

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 SZEPTEMBER 1 (9. SZ.)

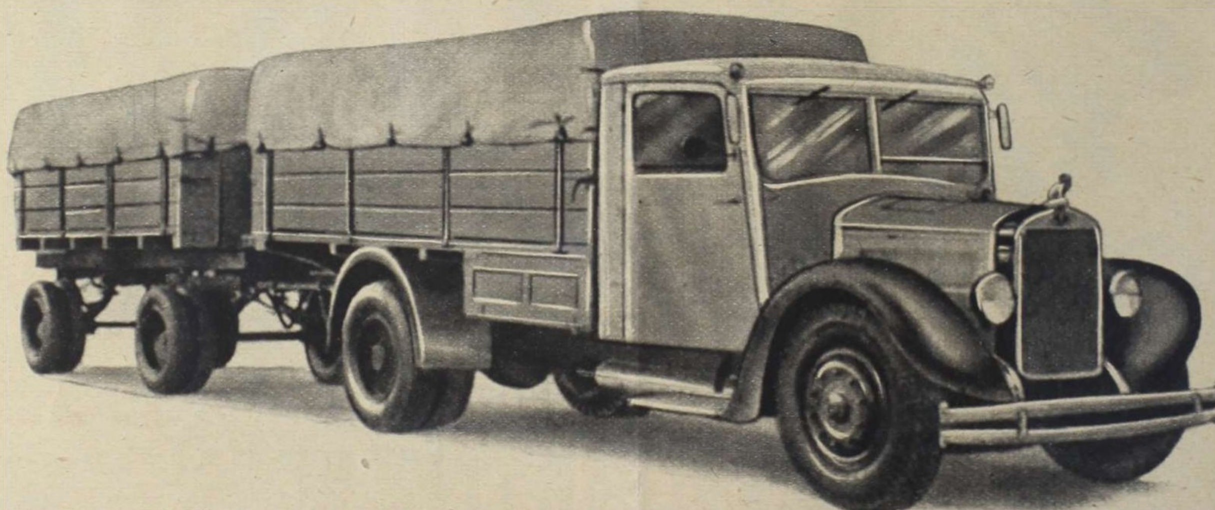
Anglia ellen...

ÁRA 50 FILLÉR

STUKA

JUNKERS
FLUGZEUG-UND-
MOTORENWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT DESSAU


A
B



MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 9. SZÁM * BUDAPEST, 1940 SZEPTEMBER 1





LÉGIHÁBORÚ ESEMÉNYEI (VII. 20 — VIII. 20-ig)

Hitler vezér és kancellár nagy és utolsó békülékenyhangú beszéde Anglia irányában már régen elhangzott. A visszhang és a felelet az angol vezetőkörök legteljesebb elutasítását hozta. Az elutasítás azt jelenti, hogy Németország olasz szövetségesével együtt teljes erővel neki kezdett a végső harc megvívásához. Ez a »végső harc« mindkét ellenfélnél az erők oly nagyfokú összefogásával és gigászi méreteivel kezd kibontakozni szemünk előtt, amilyenre a világtörténelem sorsdöntő korszakaiban találunk csak példát. Az utolsó békülési lehetőség eltűnésével az »alea jacta est« komor kijelentését kell tudomásul vennünk és a harc Anglia ellen Európában, a Közelkeleten és Afrikában is minden pillanatban teljes erővel kirobbanhat. A német légihaderő által megkezdett nagy támadások már a totális légiháború körvonalait sejtetik.

*

Ebben az egyre erősebb légivállalkozásokkal kezdődő, döntés felé haladó háborús időszakban közeledünk a háború első esztendejének végéhez. A háború 12. hónapjában egyik oldalon áll *Anglia egyedül,* erős tengerzárral körülvéve minden oldalról. Az európai kontinensre előretolt, érte harcoló szövetségesek még az első év folyamán mind egy szálig elvesztek. A háború már az angol anyaország légterében, az angol parti vizeken folyik a győzelemig. A tengerentúli Dominiumok, a gyarmatok és Amerika segítségét hozó hajókaravánok megtizedelése a régi világháborús méreteket is meghaladja.

Az angol légügyi miniszter, lord Beaverbrock ma Churchill után, aki egyben az angol haditengerészet minisztere is, a legnagyobb tekintélyű angol államférfiú. Ezt a nagy tekintélyt azért előlegezték neki, mert az angol repülőkben, mint utolsó szalmaszálban bízik az angol közvélemény. Azoktól vár ma a propagandától teljesen elvakítva és félrevezetve valami csodát. Elhiszi, hogy a nagy német repülő tömegtámadásoknál mindig ők lőnek le több gépet és a főleg éjszaka végrehajtott távoli légitámadásoknál az ő bombáik találatai nyomán pusztul a német repülőipar. Ha az időjárás, vagy az alakulatok felváltása és hasonló körülmények egy pár napos szünetet hoznak, azt hiszi, hogy megint ők győztek, mint Narviknál — Dünkirchennél és Berberánál.

Ezzel szemben az angol repülés módszeres megsemmisítése kezdődött meg a levegőben és földön egyaránt. A stukák félelmetes biztonsággal csapnak le a Vickers, Bristol, Rolls Royce és a többi repülőgép és motorgyárra, míg a levegőből őket biztosító vadászok és rombolók az angol vadászgépekkel veszik fel a harcot. Az erős légiharc napokon száz fölötti átlagban sikerült angol gépeket lelőni. Az angol légvédelem gyengülését a lelőtt és földön elpusztított gépek aránya fejezi ki a legjobban. Eleinte két és fél angol gép lelövéséért egy német gépet kellett áldozni. Azután a német támadások sikere következtében ez az arány folytonosan javult a németek előnyére. Ma az a helyzet, hogy átlag egy német gép elvesztésével szemben öt angol gép lelövése áll.

Hova fog ez vezetni Angliában, ahol a támadások miatt a repülőipar termelése csökken, a gyárak egy része máris elpusztult. A munkásság az állandó légiriadók miatt alig tud munkahelyén kis ideig nyugodtan dolgozni. Az angol repülők feláldozásának Anglia egy kis idővel meg tudja hosszabbítani az ellenállást, de a végeredményen már változtatni nem tud. Emlékezzünk Franciaország katonai összeomlásának tragikus napjaira. A francia repülőipar megsemmisítése, a repülőterek bombázása végül a légiharcokban leküzdött gépek okozta veszteség napok alatt katasztrofális arányúvá alakult és a földi ellenállást céltalanná tette.

A körülzárt Angliával szemben pedig felvonult három német légihadsereg. Német módszerességgel megtörtént a földi alapok, az utánpótlás megszervezése, ami az alapját képezi a nagy légi hadműveletek sikereinek. A mérhetetlen mennyiségű lő- és bombaszer, tartalékgépek és személyzet, az üzemanyag biztosítása a világ legnagyobb méretű légioffenzivájához befejezést nyert.

A német repülők Anglia elleni fokozott erejű támadásainak megkezdése előtt Kesselring repülőtábornagy, az egyik német légihadsereg parancsnoka érdekes kijelentéseket tett a német repülés magas fokáról, műszaki fejlettségéről és hadi használhatóságáról. Az Anglia elleni front egyik legfontosabb szakaszán, Dánia határától egészen a Bretagne csúcsáig állanak az ő repülőalakulatai ugrásra készen. A stukák

révén a repülőbombatámadásokban, a rombolók építésével a légi és földi célok elleni harcban a német légierő messze felette áll az angol harceljárásnak. A számbeli fölény is olyan jelentékeny, hogy a francia háború befejezésével záródó időszakig a német hajózó szakszemélyzet felét be sem kellett hívni tényleges szolgálatra. Ugyanilyen arányú a gép- és motortartalék is. A műszaki fejlődés is biztosítva van. Bejelentése szerint a német légierő még meglepő dolgokkal fogja igazolni, hogy jelenleg a legtökéletesebb légihadereje a világnak.

A tábornagynak jutott szomorú osztályrészül az a feladat, hogy az 1939. őszi lengyelországi hadjáratban Varsót bombázza. Most Londonnal áll szemben és mert tudja, hogy világvárosok bombázása nem nehéz feladat, kívánja, hogy Londont mielőbb nyílt városnak nyilvánítsák, mert különben


Bombázók a La Manche felett



akaratlanul is Varsó szörnyű sorsára juthat.

*

A németek Anglia elleni kisebb kötelékben végrehajtott bombatámadásait és fegyveres felderítését augusztus közepén nyolc olyan bevetési nap váltotta fel, amikor az alkalmazott bombázók és vadászok, rombolók száma meghaladta összesen az ötszázat.

Ezekkel a támadásokkal Anglia ellen a totális légiháborút megindultnak tekinthetjük.

A német légihaderő: 1. megtámadta Anglia és Wales katonai fontosságú ipartelepeit, különösen a repülőgép-, és motor-, a muníció- és hajógyárak kaptak nap mint nap támadást és a katonai táborok.

2. Megkezdte harcát az angol repülőalapok ellen egész Kelet-, Dél- és Közép-Anglia területén. Voltak napok, amikor huszonhat különféle repülőteret támadtak meg.

3. A partvidék fontos kikötői közül elsősorban mintegy jelképileg, az angol haditengerészet fellegvárait, Portsmouth és Portlandot támadták meg és a többi kikötőt, Hull és Cardifftól délre. Ugyanezen támadásokhoz sorolhatjuk a hajókaravánok elleni zuhanóbombavetések sorozatát is. A kikötők és hajókaravánok elleni támadások az Anglia elleni tengerzár céljait szolgálják a legeredményesebben. A körülzárt Anglia már kerek 5 millió tonna hajóteret vesztett, ebből 1½-et a repülők pusztították el.

Az ezred- és dandárkötelékekben végrehajtott támadások eredményei nem kétségesek. Ki is váltottak erősebb angol bombázótevékenységet a német repülőalapokra és hadiipari célokra. A rossz időjárás okozta rövid szünet után, augusztus 24. és 25-én még nagyobb erővel megindított német bombatámadások következtek, az eredmény a Rolls-Royce törzsgyár és a Vickers-művek súlyos rongálódása és a London Birmingham körüli repülőtereken okozott tüzek, stb. voltak. Az egy-egy vállalkozás alkalmával ledobott bombamennyiség már 150 tonna volt. Az angol légvédelem már gyengül, a léggömbzárak már sok helyütt hiányoznak, a tíz erős támadási napon lelőtt angol gépek száma közel van az ezerhez! »Jön az utolsó harc!«

*

Ilyen közvetlen előzmények után várja az angol sziget a háború első, remélhetőleg utolsó évfordulóját és a rettegett német támadást! Az Anglia elleni blokád már komoly eredményeket mutat fel, de pusztán blokáddal még sokáig elnyúlna a háború és »éhséggenerálissal« a németek nem akarnak háborút nyerni. A támadás légiúton, tengeren egyszerre vagy különkülön rövidesen megindul, mert katonai győzelem fogja megpecsételni az angol világbirodalom sorsát. Az időjárás komoly tényező a légi és tengeri hadviselésben és sokszor már segítette az angolokat, de amint a lengyel hadjáratban, úgy itt is jöhetnek száraz időszakok, amik ilyen nagyméretű vízi és légitámadásnál feltétlenül szükségesek.

Churchill akkor hiába készül elő az 1942-es háborúra.

B. T.


A híradás pompásan működik...


A romboló mint a vércse csap rá ellenségére...


Utban Anglia felé...


A töltényhevederek megtelnek...



A mentőszolgálat segítségére siet a bajbajutott bajtársaknak




Henschel 126 többfeladatú gépek portyázóúton...


A bombázó tornyából...


Messerschmitt 110-es rombolók


A híres Aradó 196, az angol tengeralattjárók veszedelme



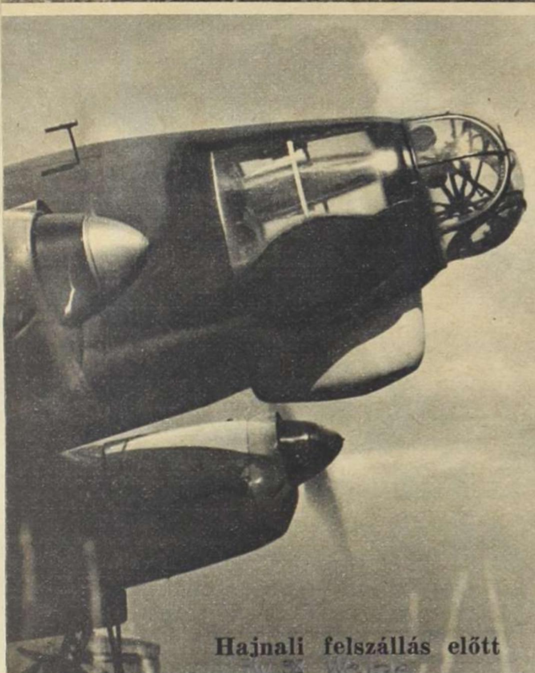

Őrszolgálaton... (DO 18 távolfelderítőgép)

VALAHOL MAGYARORSZÁGON

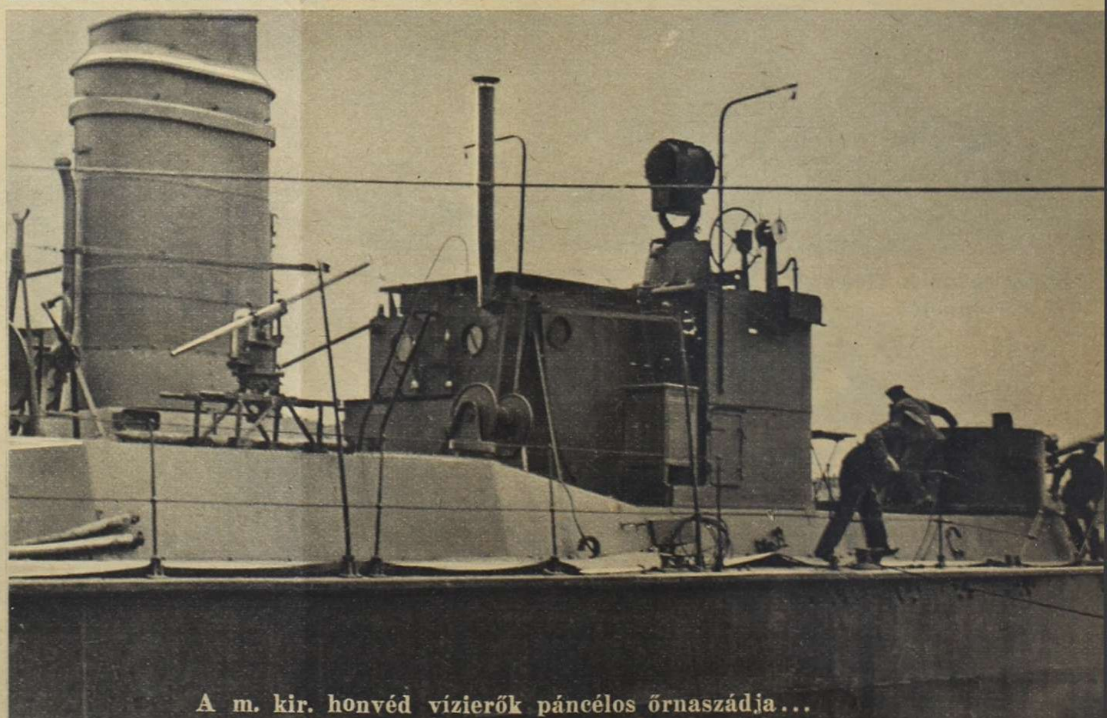

A m. kir. honvéd légierők bombázói gyakorlatra indulnak

Magyar közelfelderítőgép


Nehézüteg állásban


Hajnali felszállás előtt

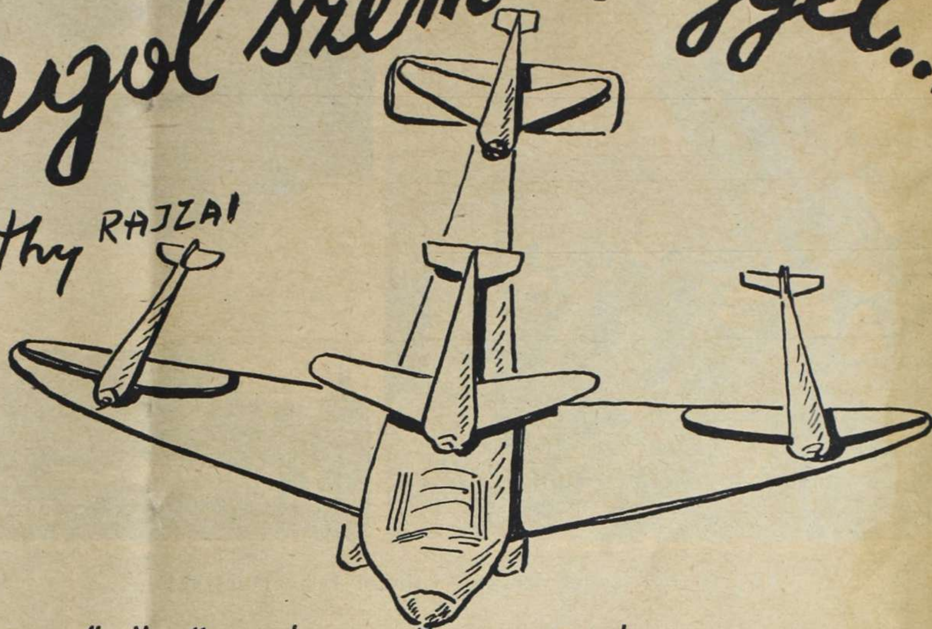

Nehéztank


A m. kir. honvéd vízierők páncélos őrnaszádja...

KÉPEK A M. KIR. HONVÉDSÉG GYAKORLATAIRÓL

Angol szemüveggel...

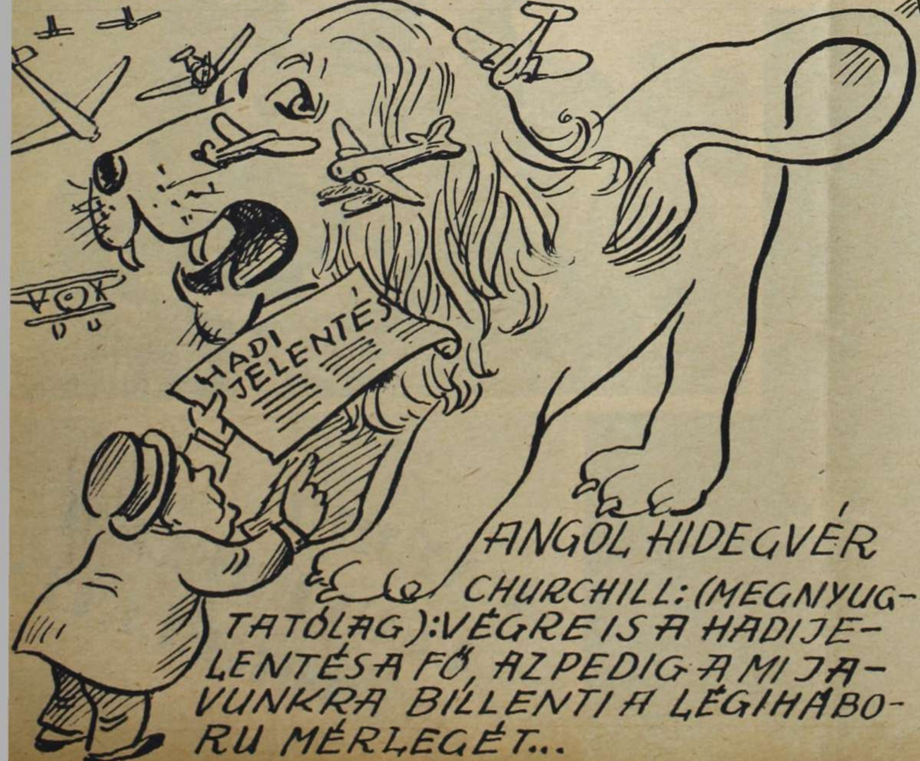
Szigethy RAJZAI



KÜLÖNÖS NÉMET REPÜLŐGÉP, MELYET HA LELÖNEK–MEGÖTSZÖRÖZI ÖNMAGÁT...



PROPAGANDATANFOLYAM „VALAHOL" ANGLIÁBAN
– A HADIJELENTÉS KÉT LEGFONTOSABB RÉSZE: A SZORZÓJEL (AZ ELLENSÉG VESZTESÉGEINÉL) ÉS A KICSINYITŐ KÉPZŐK, (A SAJÁT VESZTESÉGEINKNÉL)



ANGOL HIDEGVÉR

CHURCHILL: (MEGNYUGTATÓLAG): VÉGRE IS A HADIJELENTÉS A FŐ, AZ PEDIG A MI JAVUNKRA BILLENTI A LÉGIHÁBORU MÉRLEGÉT...



AZ ERNYŐ – MELYBEN NEMRÉG A VILÁG REMÉNYKEDETT S AMELY A GAZDÁJÁT SEM TARTJA FENN TÖBBÉ



Német légvédelmi löveg



Légvédelmi üteg éjjeli gyakorlatai a La Manche partján



Légvédelmi géppuskaállás valahol Franciaországban...



Revolverágyú őrködik a partokon...



A német légvédelmi tüzérek szórakoznak az állásokba



Az ellenséget keresik...

A NÉMET LÉGVÉDELEM TÖKÉLETE

FELDERÍTŐ ÚTON

Pusztaföldvár, 1940 augusztus.

Tizenegy kilométernyire van Orosházától, tehát vasúttól, villanytól, forgalomtól távol ez a maroknyi kis békésmegyei község: *Pusztaföldvár.* Ha valaha felállítják a magyar repülés aranykönyvét, akkor Pusztaföldvár nevét az elsők között kell megemlíteni benne. Azért, mert *ez a szegény kis magyar falu három esztendő alatt 5 százalék pótadóját áldozta a magyar repülés fejlesztésére anélkül, hogy magához a repüléshez egy mákszemnyi köze volna...*

...Éppen csak néhány utcából áll Pusztaföldvár. Hogy milyen maroknyi magyar életet él, bizonyítja, hogy egész esztendei költségvetése mindössze *56.000 pengő.* Budapest legalább tízszerannyit költ egy esztendőben — mondjuk — a parkokban elhullajtott papirosdarabok összeszedésére. Itt meg egy egész község minden szükséglete benne van az 56.000 pengőben, szőröstől-bőröstől! No, de ez még nem minden, hiszen az évi 56.000 pengőt elő is kell teremteni. A községnek jóformán semmiféle ingatlanvagyona nincsen, hát egyesegyedül az adókból szedegetik össze a szükségletek pénzét úgy, hogy 50 százalékos pótadóval adminisztrálnak és ez az 50 százaléknyi pótadó 26.000 pengőt jelent. 1938 óta Pusztaföldvár — mikor átereszre, árkokra, vagy éppen locsolásra, napközi otthonra egyetlenegy fillért sem képes költeni szegénysége miatt — *2660 pengőt áldozott a repülés céljaira. Ez a pénz kerek öt százalék pótadót jelent.* És az a legszebb, hogy Földvár szívesen fizeti továbbra is a repüléstámogató pénzeket. Ezen a címen már két tételt vesznek be évről-évre a költségvetésbe és a község képviselőtestülete egyhangúlag elfogadja az előirányzatot.

Tatár feldúlta, történelem megsanyargatta, a szociális bajok fejlődni nem engedik Földvárt és ez a kis falu a sportok támogatása terén megyeszékhelyeknek ad példát. Néhány esztendővel ezelőtt — például — külön *ártézikutat* furatott, hogy strandfürdőt létesíthessen. Maroknyi *betonmedencét* készítettek, belevezették az új kút vizét, négy óriási falábra míniumvörös vastartályt tettek fel, abba felszivattyúzták a vizet és — beleengedték a *tusok* csöveibe. Három esztendővel ezelőtt nyitották meg a földvári »*teknyőstrandot*«, a megnyitó ünnepségen csizmás földvári magyarok, fejkendős menyecskék, nénikék, surbankó gazdalegények, cselédemberek volt a nézőközönsége, parasztfiatalság a fürdőzők és a néhányszálnyi helyi intelligencia fürdőtrikós tagjai. Az úszósport vezérkarát senki nem képviselte a fürdőmegnyitón, mert nem is tudtak a dologról. *Földvár nem kért semmiféle sportfórumtól segélyt, egymaga építette meg a kis fürdőt.* Ma is áll, szoronganak benne a fürdőzők. Nagy szélvihar ledöntötte a tusvíz gólyalábtartályát. Most nincs pénzük még visszaállítani, de jövőre nem hagyják úgy. A leventesport céljaira tízholdnyi területet, a község első és egyetlen kis földecskéjét engedték át, most építik a *leventelőteret.*

Nincs egyetlenegy földvári ember sem, akinek valami kapcsolata lett volna vagy most lenne a repüléssel. Világháborús repülő nincs soraikban, — a földváriak talpaskatonák voltak mindig — iskolai fiatalságuk nincsen, hiszen Földváron csak elemi iskola van. Az a néhány középiskolás, aki négy polgáriig, esetleg érettségiig eljut, messze tanul Földvártól, már nem a földvári repülésbe számít, — *ami nincs* — hanem »idegenbe«.

Benkő Ferenc, a község helyettes főjegyzője maga sem földvári származású. *Orosházi.* Néhány esztendeje él Földváron, talán éppen azóta, hogy a magyar sportrepülőélet megújult és eredményekben egyre gazdagabban dolgozik. De azért ismeri a népet, mint a tenyerét. Beszélgetés közben így mondja el az istenhátamögötti Földvár és a magyar repülés összekerülését:

— Hát elsőnek a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* támogatásának ügye került hozzánk 1939-ben. Nagyon jól tudom, hogyan ment a dolog, hiszen én tárgyaltattam a képviselőtestülettel. Törpegazdák, munkásemberek, kisiparosok a képviselőtestület tagjai. Elmondottam néhány szóval, hogy *mimindent jelent nekünk, magyaroknak a repülés, többet, sokkal többet, mint más nemzeteknek.* Az első szóra megértették miről van szó és *ellenvetés nélkül megszavaztak évi 820 pengőt. Ezt a pénzt azóta automatikusan évről-évre beállítjuk a költségvetésbe.*

A következő esztendőben azután nagy lelkesedéssel indult meg a megyében az első sportrepülőszervezkedés: a *Békésvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete* határozta el, hogy belekapcsolódik a sportrepülés eredményes munkájába. Körlevelet küldtek szét a községekhez, megírták őszintén, nyiltan, hogy miről van szó és *az elesett kis Földvár újból kinyitotta a szegényes bukszát:*

»A repülősportba és így a légiforgalomba való bekapcsolódással — írták a kérőlevélben a megyei Cserkészrepülők — nem szabad késlekednünk. *Szinte kiszámíthatatlan fejlődési lehetőségek nyilnak a vármegye kulturális és gazdasági életében, de minden más téren egyaránt a repülésbe való bekapcsolódással.* Ezeket a jövőben kiaknázható előnyöket már most biztosítanunk kell azzal, hogy megteremtjük a vármegyei repülés alapját.

A vármegye hazafias közönségének összefogásával könnyen előteremthető az az összeg, amely egy-két repülőüzem felállításához szükséges és akkor *már ezévben megkezdhetnénk a kiképzést.* (Egy üzem teljes felszerelése gépekkel együtt 50.000 pengő, egy vitorlázó iskolarepülőgép ára 1600 pengő.) Akkor nem kellene vármegyénk fiainak, — mint éppen e hónapokban is történik — százszámra idegen megyebeli repülőiskolákban nagy költséggel tanulni. Egyesületünkben minimális cserkészcsapattagdíjak mellett költségmentesen tanulhatják majd meg a repülést. A nemcserkészek pedig csekélyösszegű vizsgadíjat fizetnének.«

Így szólt a megyei cserkészrepülők kérelme és a képviselőtestületben nem állt fel senki a kérelem előterjesztésekor azzal, hogy:

— *Adunk mink már a Repülőalapnak pénzt, nem látunk semmit belőle, kérjenek onnan!...*

... Hanem azt mondották, hogy *szegény község Földvár, így két repülőtámogatást nem vállalhat.* Úgy képzelték, hogy megkérik a Repülőalapot, hogy a földvári pénzek egyharmadát adják át a gyulai cserkészrepülőknek. Természetesen ez a megoldás nem volt jó, hiszen egy adományt kétfelé parcellázni nem lehet.

— No, ha nem lehet, — mondották a földváriak — *akkor megadjuk továbbra is a Repülőalapnak, amit odaszántunk, a megyei cserkészrepülőknek majd külön adunk.* Majd csak lesz valahogyan, inkább még jobban megszigorítjuk a kiadásokat...

Mindjárt — *egyhangúan!* — meg is szavazták a támogatást és (amint a község képviselőtestületi határozatainak vaskos »anyakönyvéből« olvasom) szóról-szóra ezt határozták:

»*16 kgy. 625. ikt.—1940.* Tárgyaltatott a *Békésvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete* részére segély megszavazása.

Előadói javaslat *egyhangúlag elfogadtatott.*

Kimondja a képviselőtestület, hogy a Békésvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete javára — *a jelenlegi rendkívüli viszonyokra és a nemzetvédelem fokozatos kiépítésének, így a helyi repülés megalapozásának szükségességére való tekintettel is* — 290 pengőt az 1940. évre megszavaz. Tudomásul veszi, hogy ezen összeg az 1940. évi háztartási költségvetésben már biztosítva van.«

Mór-Baranyai József községi bíró — frontharcosjelvényt hord nagy büszkeséggel és tisztességgel gomblyukában ez a fehérbajuszú gazdaember — azt mondja, hogy a határozatot elolvasom:

— Tudja, ha szegények vagyunk is, szívesen adunk esetleg erőnkön felül is a repülésre, mert *azt valamennyien tudjuk, hogy a repülésre milyen szükség van!...*

Beszélgettem *gazdákkal, cséplőrészesekkel, vendéglőssel, tisztviselővel, bottossal.* Hát mind-mind, ha csak nagyjában is, de érti, tudja, ismeri a magyar repülést. A *Huszonnégyévesek kairói útját valamennyien kívülről tudják.* Próbaképpen megemlítettem a magyar sportrepülés néhány ismertebb művelőjének nevét. Hát olyan jól ismerik, tudják őket, mint a politikusokat, államférfiakat. A tavalyi orosházi repülőnapra ki gyalogosan, ki kerékpáron, ki parasztkocsin ment át, hogy *lásson végre repülést.* Betéve tudják a repülőnap résztvevőinek névsorát, műsorát!...

Fiúk, ha erre repültök, ne feledjétek el, hogy *Pusztaföldvár nagyszerű népének mindig kijár egy tiszteletkör!*

Raczkó Lajos

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

Az angol légierők egyik Dél-Afrikából az anyaországba vezényelt tisztje így beszéli el egy német tengeralattjáró elsüllyesztését.

— Tengeralattjáró-ellenőrző körutunk már vége felé járt. közvetlenül az ötszáz méteren levő felhőplafon alatt repültünk, mikor Avro Ansonunk orrában hasaló megfigyelőm a víz felszínén teljes sebességgel keleti irányban haladó tengeralattjárót vett észre. Nosza utána. Belehúztam a magassági kormányba és eltűntünk a felhőkben. Néhányszáz méterrel a hajó előtt bujtunk ki ismét az égi takaróból. Elő a távcsövet! Semmi kétség, felépítményeiből és a tiszta vízben kirajzolódó körvonalaiból megállapítható német volta . . . Kissé megbuktatom a gépet, egy nyomás a géppuskabillentyűn, s a hajótest mellett felporzik a víz a merev-géppuskák lövedékeinek becsapódása nyomán. Százötven méteren vagyunk. Fehér tengerész-sapka volt látható a parancsnoki tornyon, de a géppuskatűz megkezdésekor azonnal eltűnt. Éles balfordulo után ötven méterre ereszkedünk alá. A hajó orrát már arasznyi vízréteg borítja, úgy látszik, merülni kezd. Első bombasorozatunk mintegy húsz méterrel előtte vág be. A keletkező hullámok egészen elborítják a már félig víz alatt lévő búvárnaszádot. Újból rárepülünk. A második sorozat egyik bombája azonban halálosan megsebzi a hatalmas acélhalat. Közvetlenül a parancsnoki torony mögé kap egy találatot, amelynek nyomán iszonyatos robbanás rázza meg a levegőt. A több emelet magasságú vízoszlopban egy pillanatra megjelennek a kiemelkedő béna hajótat kormánylapátjai és csavarjai, majd a hajó 30 fokos szögben, fehér buborékfelhőt húzva maga után, nagy gyorsasággal megkezdi utolsó útját a tenger fenekére, hogy hős legénységének koporsóul szolgáljon.

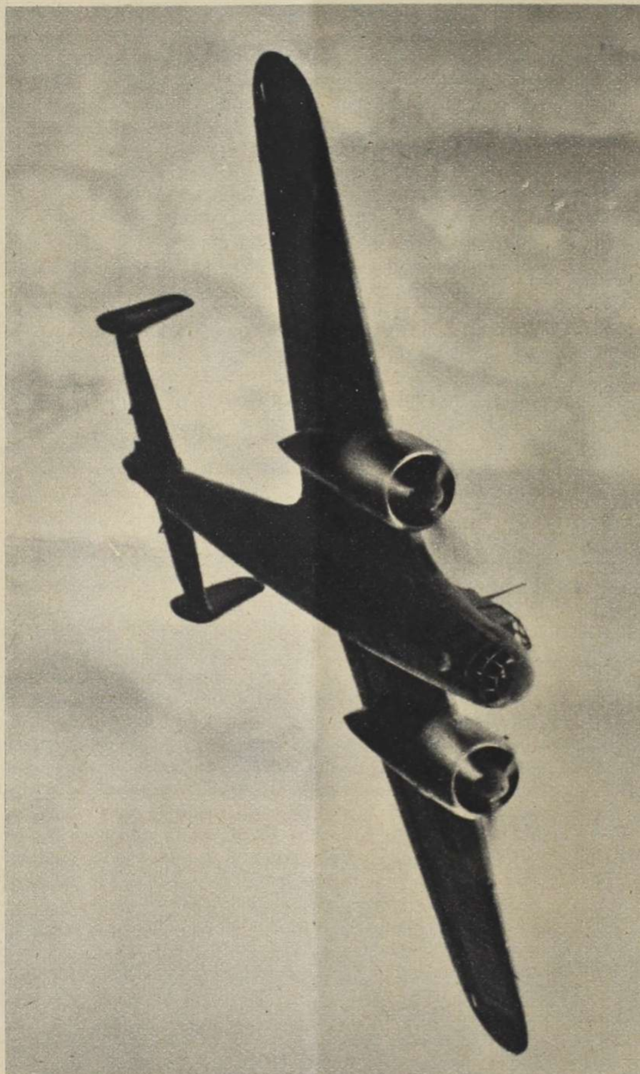
Még 20 percig az eset színtere felett maradunk. Néhány olajfolt, majd a hajótestből felszabaduló levegő alkotta nagy buborékok jelzik már csak a tragédia lefolyását. A helyszín megállapítása és térképbe való berajzolása után irányt vettünk hazafelé.

•

— Napfelkeltekor a felderítendő terület légterébe! — ezt a parancsot kapta a Dornier Do 17 parancsnoka előző nap este.

A parancs az ellenfél hátországában történő csapatmozdulatoknak megfigyelése messze benn a Maginot-öv mögött.

Pirkadatkor start, töltött filmkazettákkal, töltött géppuskákkal, kitünően összeszokott legénységgel. C . . . főhadnagy, a gép parancsnoka, már tizenhatodszor látogatja meg Franciaországot a fenti módon. A gép vezetője, aki polgári életében népiskolai tanító, elsőrendű pilóta. A »Do«-ra hátulról ráakaszkodni szándékozó vadászok lerázása s egyben a



rádió kezelése egy szászországi őrmester feladata. Ők hárman ma korábban látják meg a napot, mint a földön visszamaradt bajtársaik. Már Metz fölött járnak. Alant is világosodik. Vasútvonalak, utak futnak öszsze és ágaznak ismét el. Dolgozik a sorozat-felvevőgép; amit a szem nem tud felfedezni, majd elárulják a kinagyított felvételek. Elmúlik az első óra, majd a második. A felhők egyre lejjebb nyomják a felderítőgépet, melynek megfigyelője semmit sem mulaszt el, egyetlen mozdonyfüst, vagy gépkocsioszlop sem kerüli el a figyelmét, jegyez és fényképez felváltva. Csak az egyre gyakrabban megjelenő barnás-fehér légvédelmi gránát felhőcskék szolgálnak mintegy figyemeztetőül, hogy nem babra megy a játék.

A fejhallgatókban az őrmes ter hangja hallatszik.

»Ellenséges vadászok balról!« Alig hangzott el a mondat, máris kerepel a hátsó géppuska. Az egyik Morane két tárral kap az orrába. A barátságtalan fogadtatás eltéríti útjából. Megváltozott, váratlanul elhalkuló hangon ad utasítást a géppuskalövész a pilótának: »Be az első felhőbe« . . . Süket csend van a fejhallgatóban, a saját géppuska elnémult. A megfigyelő felugrik és hátrakúszik az üvegezett vezetőfülkéből a keskeny folyosón a géppuskaállásba. Mint egy ruhagomolyag fekszik ott összeroskadva a súlyosan megsérült őrmester. Több találatot kapott. Hősiesen figyelmeztette bajtársait, súlyos sebe ellenére újra töltötte a géppuskát, de nem birta tovább, összeesett a fájdalomtól és a vérveszteségtől.

Egy Morane-géppuska lövései zúdulnak ismét a felderítőre. Sűrűn kopognak a szárnyon és a törzsön, mint a jégeső. A főhadnagy a géppuskához ugrik. Nem marad adós a válasszal . . . Rrrr . . . egy tár megint üres. Hirtelen felhő tornyosodik a gép elé, a pilóta gondolkodás nélkül, szinte ösztönösen beleviszi a gépet. Uristen! csak sokáig tartson ez a felhő! — fohászkodik magában. Sérült bajtársát és a szinte felbecsülhetetlen fontosságú felderített anyagot mindenáron haza kell vinnie. — »Itt van ni! Már vége a felhőnek és még mindig a nyakunkon vannak a Morane-ok.« Nyomjelző lövedékek fehér füstje hálózza be a Dornier-t.

A főhadnagy letérdel a rádiós mellé, hogy első segélyben részesítse. Előkerül a mentőszekrény, majd a tartalék oxigén-légzőberendezés, mert az elsőt szétlőtte az ellenség. No végre, sikerült feltenni a sebesült arcára az oxigén-maszkot. Mélyeket lélegezve tér magához az őrmester, és bágyadt mosollyal nyugtázza feljebbvalója fáradozását. Most előre vezeti a főhadnagy a vezető fülkébe és amennyire lehet, kényelembe helyezi bajtársát a megfigyelő-ülésben.

A repülőtér személyzetét, mely már idegesen várta vissza a gépet, bizakodás tölti el: visszajönnek! Már alattuk a repülőtér. Ejnye! Mintha a motorok nem működnének olyan jól és a szárnyfék sem kifogástalan. Nem lehet kiereszteni, pedig ennek »vajleszállásnak« kell lennie! Ki a futóművel . . . most . . . óvatosan . . . gyönyörű hárompont leszállást végzett a »Do«, mintha csupa tojásra szállt volna le. Végre leállt a gép. A »tanító úr« megtörli verítékes homlokát, most érzi csak az út fáradalmait és izgalmait.

Egy fél óra mulva már túl van a sebesült a műtéten és vérátömlesztésen. A felderítő század irodájában előterjesztés készül három elsőosztályú vaskeresztre. Valahol a repülőtér sarkában pedig a szerelők nagy buzgalommal számlálják a Do 17-esen esett géppuskatalálatokat, 35 darab volt.

REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGI POLITIKA

Tábornagyi előléptetések a német légi erőknél. Hitler vezér és kancellár a franciaországi hadjárat győzelmes befejezése után a német hadsereg vezetőit magas kitüntetésben és soronkívüli előléptetésben részesítette. *Göring* vezértábornagy »*a Német Birodalom tábornagya*« címet kapta. Ez a cím, illetve rendfokozat Németországban eddig ismeretlen volt. Csak Savoyai Jenő herceg viselt ehhez hasonlót.

Ugyanekkor tizenkét tábornagy kapta meg a vezértábornagyi rendfokozatot, amelyet eddig egyedül Göring viselt. A légi erőknél hárman lettek vezértábornagyok: *Milch*, a légi erők norvégiai hadműveleteinek vezetője, azonkívül *Sperrle* és *Kesselring* tábornagyok, akik a nyugati hadszíntéren működött két német repülőhadsereg vezénylő tábornokai voltak. Rajtuk kívül négy új repülőaltábornagy *(Cöler, Deszloch, Speidel* és *Seidel)*, továbbá három új repülő tábornok *(Korten, Hoffmann von Waldau* és *Osterkamp)* szerepel a repülőtábornoki előléptetések jegyzékében.

*

Franciaországban a hadügyi, légügyi és tengerészeti tárcát *Weygand* tábornok kezében egyesítették. A három szolgálati ág élén nem miniszter, hanem csak egy-egy államtitkár áll. A légügyi államtitkár tisztét *Pujo* tábornok tölti be, akit a háború folyamán helyeztek vissza tényleges állományba. Mellette a katonai csoportot *Tarnier* vezérőrnagy vezeti, míg a polgári légi forgalom élén *Jacques Vivent* áll.

*

Giuseppe Santoro altábornagy, okl. gépészmérnök, az olasz légi erők vezérkari főnökének helyettese, hadtesttábornokká lépett elő. Santoro tábornok változatos katonai pályafutás után került mai vezető helyére. Már a világháború alatt kitűnt rendkívüli képességeivel. Később a »Le Vie dell'Aria« nevű hivatalos repülőfolyóiratot szerkesztette. Egy időben a guidoniai repülő kísérleti intézet élén állott, majd a repülő hadiiskolának volt a parancsnoka. Később egy bombázódandárt, azután pedig egy vadászrepülőhadosztályt vezetett.

Udet lovagkeresztje. Udet Ernő repülőtábornokot, a kiváló világháborús repülőt a vaskereszt lovagkeresztjével tüntette ki a vezér és kancellár. Udet a világháború alatt 62 légi győzelmet szerzett s így a ma még élő világháborús német pilóták közül az ő nevéhez fűződik a legtöbb babér.

Udet az elsők közé tartozott, akik *Göring* hívására az újjászervezett német légi erők megalakulásakor újból tényleges szolgálatba léptek. A légügyi minisztériumban először a műszaki osztály élére került, most pedig valamennyi anyagi osztály irányítása az ő kezében összpontosul.

A magas kitüntetést a légi erők újjáteremtése körül szerzett kimagasló érdemeiért kapta.



Göring Hermann, a Németbirodalom tábornagya

*

René Fonck francia repülőezredes, 127 világháborús légi győzelem hőse, egy nyilatkozatában súlyosan elítélte a francia légügyi minisztériumban az utolsó évek folyamán megnyilvánult hibás és tervszerűtlen vezetést. Állítása szerint a vezető állások 95%-a hozzá nem értő emberekkel volt betöltve, akik a francia repülés ügyét lejáratták és tönkretették.

A francia repülőgépanyag jóval silányabb volt, mint a német és a számbeli felsőbbség is a németek javára billentette a mérleget. Ezzel szemben az emberanyag éppoly kiváló volt, mint a világháború alatt.

Denain légügyi miniszter 1935-ben korszerűtlen repülőgépek tömegével egészítette ki a légi erők hiányos gépállományát. Utódja: *Pierre Cot*, aki a kormányban a szélsőbaloldalt képviselte, a francia repülőipar nacionalizálásával a repülőgépgyártást visszafejlesztette.

Az angolok a legválságosabb időben hagyták cserben őket. Amikor *Vuillemin* tábornok, a francia légi erők parancsnoka azt kérte, hogy az első vonalbeli angol repülőgépek fele — annak idején mintegy 1000 darab — francia repülőterekre kerüljön, a válasz az volt, hogy még azokat is kivonták, amelyek régebben francia területen voltak.

*

Argentinában az elmult július a repülők hónapja volt, amelyet arra használtak fel, hogy a repülés érdekében országos propagandát fejtsenek ki. Előadásokat, bemutatásokat tartottak és gyüjtéseket rendeztek országszerte, hogy ráterelják a közönség figyelmét a repülés rendkívüli jelentőségére.

Az argentinai kormány 400 repülőgépet vásárol 230 millió pézóért és arra törekszik, hogy 5000 kiképzett pilóta legyen az országban.

Cordobában fel akarják lendíteni a repülőgépgyártást. Az ott lévő állami repülőgépgyárat elsősorban Focke—Wulf Fw—44 típusú iskolarepülőgépek előállításával kívánják foglalkoztatni.

*

Yague tábornok, Spanyolország légügyi minisztere lemondott. Utódja: *Vigon* tábornok.

*

Az angol kormányban a repülés ügyét két miniszter képviseli. Az egyik Sir Archibald *Sinclair* légügyi miniszter, a másik lord *Beaverbrook* repülő iparügyi miniszter.

*

Személycsere az amerikai katonai kormányzatban. Júniusban Charles *Edison*, az amerikai haditengerészet államtitkárja és Harry *Woodring* hadügyi államtitkár, július végén pedig Louis *Johnson*, a hadügyi államtitkár helyettese is lemondtak tisztségükről. A lemondás okát csak Woodring esetében közölték a nyilvánossággal. Eszerint közötte és *Roosevelt* elnök között az angliai repülőgépszállítmányok miatt ellentét támadt. A lemondásból arra lehet következtetni, hogy az elnök álláspontja győzött, aki az angliai repülőgépszállításokat az amerikai hadsereg részére történő szállításokkal szemben elsőbbségben kívánta részesíteni. Erről az ellentétről a német lapok már márciusban is megemlékeztek, amikor a nyugati hatalmak részére 500—

600 legújabb típusú és leggyorsabb szárazföldi repülőgép azonnali leszállításáról volt szó. Annak idején *Roosevelt* elnök *Woodringet* és *Marshall* vezérkari főnököt meggyőzte álláspontjának helyessége felől, amikor is azzal érvelt, hogy az európai szállítások azonnali teljesítése az amerikai repülőipar kapacitását nagymértékben növelné és lehetővé tenné azt, hogy az amerikai légi erők még korszerűbb gépekkel legyenek felszerelve, mint a nyugati hatalmak légi erői.

A tengerészeti államtitkár utódja *Knox* ezredes, Woodringé *Stimson* ezredes, míg Johnson utódja *Porter Patterson*.

KATONAI REPÜLÉS

Anglia válságos helyzete a birodalmi repülőkiképzési programot teljesen felborította. Amint ismeretes, az angol pilótakiképzés terén a kanadai kiképző központoknak igen nagy szerepet szántak, amenynyiben ott akartak berendezkedni arra a tömegkiképzésre, amellyel döntő súlyt véltek elérni a németekkel szemben.

Az ehhez szükséges angol gépeket azonban nem kapták meg, sőt az oktatók nagy részét is visszahívták Angliába. A kanadai légügyi miniszter ennek ellenére a program zavartalan végrehajtását ígéri.

Hasonló a helyzet Ausztráliában is, ahova szintén nem érkeztek meg az angolok harckiképző repülőgépei.

✱

Az Egyesült Államokban 7000 pilóta és 3600 megfigyelő kiképzését vették tervbe. Az első csoport — mintegy 600-an — már megkezdték a gyakorló repüléseket.

✱

A norvég légi erők fiaskóját — a német lapok szerint — az okozta, hogy az Amerikából kapott Curtis Hawk-típusú új vadászrepülőgépekkel a behavazott repülőterekről hótalpak hiányában nem tudtak a levegőbe emelkedni. 15 darab Curtiss-gép maradt emiatt a megszálló német csapatok kezén az oslo—kjelleri repülőtéren, majd 50 darab Bergenben, amelyet épp akkor raktak ki a hajókról.

Csak néhány régi *Fokker*-típusú felderítőgéppel, egy *Caproni*-val és egypár *Gloster Gladiator*-típusú angol vadászgéppel tudtak a norvégek a levegőbe emelkedni, de azokkal is balszerencse kísérte őket, mert a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt legnagyobbrészük Svédországban hajtott velük végre kényszerleszállást.

Azok a norvég repülők, akik odahaza rekedtek, gépek híján a hegyi csapatokhoz csatlakoztak.

A norvégek megsegítésére rendelt angol repülőket sem kísérte nagyobb szerencse. Mintegy húsz Gloster Gladiator részére Dombâs és Andalsnes között ütöttek sátrat, de a németek rövidesen felfedezték repülőterüket és a húsz közül tizenhatot mindjárt az első zuhanó bombázótámadásnál tönkretettek.

✱

Amerika ki akarja terjeszteni légi és tengerészeti támaszpontjait kelet felé. Az angoloktól hosszabb időre bérbevették a Bermuda-szigeteket, ezenkívül szóba került a Bahamas-szigetek és a keletkanadai Uj-Skócia bérbevétele is. A tervet egyesek összefüggésbe hozzák Anglia világháborús tartozásainak kiegyenlítésével s ez esetben a birtokok végleg átmennének az Egyesült Államok tulajdonába.

✱

732 angol repülőgép pusztulását jelenti egy német hírforrás augusztus 8 és 18-a között. A szövetséges légi erők vesztesége a júniusi hadműveletek folyamán — ugyancsak német jelentés szerint — 792 repülőgép és 26 kötött léggömb volt.

A júniusi harcokban elpusztult repülőgépek közül

légi harcban	383
a légvédelem behatása folytán	155
a földön	239
meg nem állapítható módon	15
összesen	792

ment tönkre.

A júniusi harcok folyamán a német légi erőknek áldozatául esett hajóveszteség a következő:

1 romboló,
1 segédcirkáló (összesen 5100 tonna),
40 kereskedelmi hajó (összesen 299.000 bruttóregisztertonna).

A légi erők támadása folytán megsérült:

3 cirkáló,
1 romboló és
25 kereskedelmi hajó.

✱

Az angol légi erők veszteségeit Sir Archibald *Sinclair* légügyi miniszter a feltétlenül hitelt érdemlő német adatoktól lényegesen eltérő veszteséglistával igyekszik ellensúlyozni és kedvezőbb megvilágításba helyezni.

Sir Archibald szerint az angol hivatalos jelentések háromféle terminus technikust használnak az ellenség felett aratott légi győzelmek bejelentésénél. Ez a három kifejezés a következő: »biztosan megsemmisült«, »valószínűleg megsemmisült« és »megsérült«. »Biztosan megsemmisült«-nek csak azt ismerik el, amelyik gép lezuhanását vagy kigyulladását érdektelen szemtanukkal tudják igazolni.

Augusztus 8-tól 20-ig 192 gépet és 300 főt vesztettek az angolok a németekkel és az olaszokkal vívott légi harcokban. (A repülőhalált halt angol vadászpilóták száma 90 volt.) A németek ugyanakkor — az angol miniszter szavai szerint — 1500 főt és 756 repülőgépet veszítettek. A gépek közül 55-öt a légvédelem, 701-et pedig a vadászok lőttek le.

✱

Löb német vezérőrnagy, aki a légügyminisztérium beszerzési osztályát hosszú ideig vezette, repülőhalált halt. Löb tábornok Göring tábornagy egyik bizalmas munkatársa volt.

✱

Fairbairn, Ausztrália légügyi minisztere Sir Henay *Cullett* minszterelnökhelyettessel, Sir Cyril *Brudenell White* tábornokkal, az ausztráliai vezérkar főnökével és *Street* hadügyminiszterrel együtt repülőbaleset áldozatául esett.

✱

Olasz repülők Romániában. A Romániában működött olasz repülőkiképző bizottságot a olaszok a nyár derekán visszahívták.

LÉGIFORGALOM.

Statisztikai adatok a magyar légiforgalomról. A Magyar Légiforgalmi Rt. 1939-ben 4357 km hosszú vonalon bonyolította le rendszeres légiforgalmat. Az üzemben tartott vonalak a következők voltak:

Berlin—Bécs—Budapest—Arad—Bukarest,
Bdapest—Krakó—Varsó,
Budapest—Belgrád,
Budapest—Velence—Róma,
Budapest—Bécs—Salzburg—München—Zürich.

A MALERT repülőgépei a fenti vonalakon 552.104 km-t repültek. A forgalmi statisztika egyéb adatai a következők (zárójelben az 1938. évi adatok): Utasok száma: 8675 (3769). Poggyász: 94.754 kg (38.797 kg). Posta: 33.316 kg (5499 kg). Áru: 40.863 kg (16.313 kg). Utas-kilométer: 2,681.284. — Tonna-kilométer: 274.169.

Rendszeresség: 93%. Baleset: 0.

✱

Németország és Spanyolország között megindult a légiforgalom. A vonal Lyonon keresztül szeli át Franciaországot.

✱

Románia és Olaszország között Belgrádon, Zágrábon és Velencén át van rendszeres légiforgalom. A járatokat az olasz Avio Linee és a román LARES bonyolítja le. Az olaszok az egész vonalat végigrepülik Bukaresttől Milánóig, míg a románok csak Velencéig repülnek.

✱

Svájcban az idén csak a Genf — Lausanne — Bern — Zürich — St.-Gallen vonalon van légiforgalom.

✱

A Luft Hansa alaptőkéjének felemelését tervezik 25 millió márkáról 50 millió márkára.

✱

Svájc légiforgalmi társaságának: az »Alpar«-nak négy kétmotoros és négy egymotoros repülőgép áll a szolgálatában. Alaptőke: 250.000 svájci frank. Az 1939. évi üzemi eredmények a következők (zárójelben az előző évi eredmények): Utasok száma: 8564 (6255). Posta: 97.238 (75.596) kg. Poggyász: 16.966 (12.451) kg. Teheráru: 10.152 (8052) kg. Megtett km: 268.982 (266.696). Idő: 1910 (1942) óra. Menetrendszerűség: 98·2% (97·7%). Kihasználás: 33·4% (33·4%). Bevétel menetrendszerű forgalomból: 213.758 frank. Különjáratokból: 28.790 frank. Különféle bevételek: 55.219 frank. Szubvenció: 247.233 frank.

✱

A dán légiforgalom adatai 1939-ből. Utasok száma a nemzetközi forgalomban: 24.715 (+ 69%), a belföldi forgalomban: 3700. Posta: 244.084 kg. Teheráru: 146.269 kg. Alaptőke: 3,000.000 dán korona. A vállalat jelenleg a következő vonalon tart fenn forgalmat: Malmő — Kopenhága — Berlin — München.

✱

Amerikai légiforgalmi statisztika az Amerikan belüli légiforgalomról, 1939-ből. (Zárójelben az előző évi számadatok.) Megtett út: 82,571.523 mérföld (69,668,827). Fizetőutasok száma: 1,717.090 (1,176.858). Áru: 9,514.299 font (7.335.967). Postamérföld (fontokban) 17 millió (14.8 millió). Balesetek száma: 39. Veszteség: 4 repülőgépvezető, 3 kísérő, 19 utas. Összesen: 26 fő.

A balesetek közül 17 leszállásnál, 9 gurulás közben, 2 nekirepülésnél, 3 kényszerleszállásnál, a többi pedig egyéb alkalommal történt.

✱

11.9 millió dollárba kerül Filadelfia új közforgalmi repülőtere. Nagysága 182 hektár. Négy beton futópálya van rajta, melyek közül három 50 m széles és 1600 m hosszú.

✱

Finnországban ismét megindult a légiforgalom és pedig a Helsinki—Rovaniemi — Liinahamari vonalon.

Newyork és Lisszabon között szeptember végén megindul a közvetlen légiforgalom. A transzóceáni légijáratok repülőgépei eddig Hortában (Azoriszigetek) leszállottak. Ezentúl ez a leszállás elmarad.

A leszállás nélküli légijáratokat az American Export Air Lines Inc. bonyolítja le, amely a hasonló nevű American Export Lines leányvállalata. Az utóbbi hajóforgalmat bonyolít le Lisszabon és Newyork között a légijáratokkal azonos útvonalon. Minthogy a hajózási vállalatnak állandóan háromotoros hajója van úton, ezek a vállalat repülőgépeit időjárásjelentésekkel látják el és esetleg egyéb támogatásban is részesítik azokat.

*

Kopenhága—Berlin — München vonalon ismét megindult a légiforgalom.

*

Róma mellett, Maglianában új vízi repülőgépállomás épül. Költségeire 55 millió líra áll rendelkezésre.

*

A KLM-nek, a hollandi légiforgalmi társaságnak három pilótája — Steenbeck, Anceaux és Groen — halt hősi halált a holland-német háború folyamán. A vállalat repülőgépeinek egy része megsérült, de helyreállítható.

MŰSZAKI, IPARI ÉS VEGYES HÍREK

Német repülőgépszállítás Bulgáriának. A bolgár kormány megrendelésére Németország 10 darab Dornier Do 17-típusú repülőgépet szállított Bulgáriának. A repülőgépek Budapesten keresztül repültek Szófiába. A Do 17. többfeladatos — bombázó és távolfelderítő — repülőgép egyfedelű, teljesen fém kivitelben, két motorral. Személyzet: 3 fő. Fegyverzet és felszerelés: 3 géppuska, rádió, magassági légzőkészülék, sorképmérő kamara. Bombasúly: 1000 kg. Legnagyobb sebesség: 500 km/h. Csúcsmagasság: 9000 m. Működési határ: 2500 km.

Néhány évvel ezelőtt a németek Jugoszláviának is szállítottak ilyen repülőgépeket.

*

Henry Ford az amerikai és az angol kormánytól ajánlatot kapott nagyobb mennyiségű Rolls-Royce repülőmotor megrendelésére. Ford azzal tért ki a megrendelés elfogadása elől, hogy nem akarja elősegíteni hazája részvételét a háborúban.

Ford visszalépése után *Packard*-hoz fordultak. Packarddal rövidesen létre is jött a megállapodás, amely szerint a gyár 6000 motort szállít az angol és 3000 motort az amerikai kormány megrendelésére. Az amerikai törvényhozás 43½ millió dollárt már meg is szavazott erre a célra. A gyár 30 millió dollárt fog befektetni és munkásainak létszámát 10.000-ről 24.000-re emeli.

A gyárüzem kibővítéséhez azonban hosszú idő szükséges. Legjobb esetben 1941 májusban kezdődhet meg a sorozatszerű gyártás, éspedig eleinte havi 40 darab motor előállításával. Az üzem csak két év mulva — tehát 1942 augusztusában — éri el termelőképességének tetőpontját: a havi 840 motort.

A szóbanforgó Rolls-Royce »Merlin«-motor a legjobb folyadékhűtéses angol repülőmotor. Teljesítménye mintegy 1200 lóerő. Hengereinek száma: 12.

*

Az amerikai repülőüzemanyagkivitel megszigorítása diplomáciai jegyzékváltásra adott okot egyrészről Spanyolország és Amerika, másrészt Japán és Amerika között. Az amerikai kormány ugyanis elhatározta a 100-as oktávszámú repülőüzemanyagból nagyobb készletek tárolását, hogy a tervezett hadseregfejlesztési program végrehajtását biztosítsa. Azóta Spanyolország és Japán Amerikából nem kapnak repülőüzemanyagokat.

A debreceni repülőgépkatasztrófa

kétéves évfordulóján a »Budapest« Sport Egyesület repülőszakosztálya teljes oktatógárdája a szakosztály tagjaival és növendékeivel élükön *Clementis* László szfőv. tanácsossal, a repülőszakosztály ügyvezető-alelnökével megkoszorúzták *Rusznyák* Iván és *Szilvássy* József volt tagtársuk sírjait.

Kegyelettel adóztak mind a hét sírnál, megemlékezvén, hogy valamennyien igaz bajtársak voltak, kik mindig nagy lelkesedéssel hirdették a magyar sportrepülés ügyét.

A BSE és TSE tábora

Augusztus hó 15-én kezdődött a két egyesület vitorlázórepülőkiképző tábora. A csörlővontatásra berendezett tábor előkészítését *Almásy* László, a MAeSz vit. rep. felügyelője végezte.

A tanfolyam keretében kapnak kiképzést a BSE fővárosi leventék vitorlázó repülői.

A kiképzés *Almásy* László irányítása mellett *Némedy* József BSE és *Szentpály* Ferenc TSE főoktatók vezetésével folyik a kora hajnali óráktól késő estig.



VÉGZETES JÓSLAT

Fordította N. B.

Mit mond a jövő?

— Ugye, milyen tökéletes pincér vagyok? — kérdé Marcello Brenta, amikor megjelent a kis »szalón« ajtajában és ügyesen megforgatta kezei közt a teáskannákkal, csészékkel, aljtányérkákkal teli tálcát, amelyen tehát mindaz rajtafoglaltatott, ami csak a teakészítéshez elengedhetetlen kellék.

A tréfára éhes bajtársak hol itt, hol ott kinyujtották eléje lábaikat, abban a hiszemben, hogy egyszer csak megbolik az egyikben és a tálcán lévő »értékes« holmikat földre ejti és a cseréppé-törés zaja, valamint a körülállók hahotája szolgáltatja majd a repülőhöz nem illő bukfenc kísérő zenéjét.

Brenta főhadnagy azonban angolnaügyességgel siklott el a reáepekedő lábak mellett és sértetlenül érkezett el a füstös terem egyik sarokasztalához, ahol legkedvesebb barátja, Bruno De Caroli hadnagy foglalt helyet.

A hadnagy nemrégen érkezett erre a repülőtérre, amely B . . . . várostól elég távol, az illatos bozót, valamint a szűk virágos rétek között húzódott meg észrevétlenül és az egyik olasz vadászrepülőkötelék földi alapjául szolgált. A helység, ahol történetünk elkezödött, eme repülőtérhez tartozó egyetlen kantinszerű fogadó volt és így érthető, hogy az olaszok munkájuk végeztével, állandóan itt találtak egymásra.

De Caroli mosolyogva szemlélte barátját, amint az utolsó két pár lábat is ügyesen kikerülte, ezután megelégedetten helyeselt s mialatt Brenta az ennyi kockázatos manőver után is épen megőrzött tálcát az asztalra helyezte, csillogó szemekkel kérdezte:

— Forr?

— Forr! Ha nem keltem volna fel saját magam, ki tudja, mikor adta volna be nekünk Juan, ez a szarvasmarha, ezt a különleges löttyöt, melyet szemrebbenés nélkül teának adnak el.

— Hagyd el Juant. Igazán már türtőztetnie kell magát, hogy ki ne rúgjon bennünket azért, mert ennyire felforgatjuk a birodalmát.

A mi betörésünk előtt ez a lebuj méltóságteljes épület volt, amely pihenésre csábítóan integetett a mezőkön bandukolók felé:

»Posada do perro rojo...«

— És most — szakította félbe Brenta, miközben a csészékbe öntötte a füstölgő folyadékot — nem kevesebb, mint kantinja a legharciasabb vadászszázadának, amely valaha is a spanyol földre helyezte lábait. De azt is mondhatnánk, hogy az ördögök lakhelye, amelyek itt gyűlnek össze a pokoli »sarabanda«-k után. Így tehát nézetem szerint, előrehaladt méltóságában!

— Elpusztítottuk árpaföldjét, hogy...

— .... a »Fiát C. R. 32«-eink kerekei számára alkalmas padozatot alakítsunk belőle.. .

Biztos, hogy néhány hónappal ezelőtt ez a terület még a béke oázisa volt és ma . . .

— Beh, hagyd már abba, mert különben azt kell hinnem, hogy ez az újra gyerekké vált öreg ügyvédjéül fogadott fel téged . . . Idd ki ezt a keveréket és folytassuk a játékot.

— Oly sietve el akarod veszteni még azt a néhány »soldó«-t is, amelyet eddig a zsebedben hagytam?

— Nem erről van szó. Nekem egyszer azt monták, hogy nem szabad a játékkockákat kihűlni hagyni, mert különben súlyos bajt hoznak...

De Caroli jó nagyot kortyolt a meleg teából, azután rátevé csészéjét a tálcára, elmosolyodott barátja kijelentésén.

— Babonás vagy? — kérdé.

— Csak annyira, amennyire az igazi pilótának lennie kell.

— No, de ime itt van Juan. Úgy tántorog, mint a »Breda-65« egy káposztaföldön. Fizesd ki a számlát, nehogy elárasszon bennünket az Andalúziában divatos összes régi és új káromkodásokkal.

A tömeg közt ,mely ebben az órában mindennap teljesen ellepte a kantint, magas, csontos öreg törtetett Brenta és De Caroli asztala felé és lépten nyomon dühös szitkokat szórt a fiatalságra, amely tréfás megjegyzésekkel árasztotta el. Arca egészen különös benyomást keltett az emberben: tele volt ráncokkal és kifogástalanul hasonlított a petyhüdt almához. Amikor beszélt, fogatlan szájának ajkai teljesen visszahúzódtak, mintha titokzatos örvény nyelte volna el őket. Elérkezvén végre a két pilóta asztalához, illedelmesen meghajolt:



Kicsi, összetöpörödött öregasszony foglalt helyet...

— Buenas noches, senores, buenas noches . . .

— Nesze a pénzed, amigo és tűnj el, hogy tovább játszhassunk.

Brenta megvárta, amíg Juan eléggé eltávolodott, s azután visszatért azokhoz a szavakhoz, melyeket barátja néhány pillanattal előbb szegezett neki.

— És te, Bruno, nem vagy kissé babonás?

Caroli ismét elmosolyodott és tréfás arccal szemlélte végig Brentát.

— Tudod, — mondta —, hacsak egy fikarcnyit is az lennék, úgy legelőször is téged kellene agyoncsapnom...

Brenta nagyon bámult reá és ábrázatos komikus rémület tükröződött vissza.

— San Cristobal! Mit hallok?

— Ha »hülni« hagyjuk kockáidat, érdekes történetet mesélek el neked.

— Az ördögbe a kockákkal, melyek akkor sem hoznak nekem semmit, amikor forrnak. Beszélj, hiszen végeredményben az én bőrömről van szó . . .

De Caroli egy pillanatig hallgatagon, révedező tekintettel meredt a szemben lévő fal egyik meghatározhatatlan pontjára, azután elkezdett beszélni.

— Három hónappal ezelőtt, mielőtt még idekerültem volna, azaz, mikor még felderítő voltam, néhány barátommal századom pilótáival és megfigyelőivel együtt Salamancába mentem . . . egész napon át összevissza kószáltunk a városban és a sok templomon kívül semmi érdekességet nem találtunk. Teljesen hiányoztak az olyan helyiségek, ahol szórakozhattunk volna. El akartuk felejteni a szeszélyes spanyol időjárásban megnyilvánuló »istenharag«-ját. Legtöbb társam belefáradt már az egésznapi bolyongásba s végül is csupán ketten, egy pilótakapitány és én maradtunk. Közben már be is esteledett és az alkony fokozódó sötétségében omladozó, ocsmány kinézésű lokálba tévedtünk be, mely a középutat képviselte a zenés kávéház és titkos lebuj között. Talán mindkettőt magába foglalta egyszerre, mert — emlékezetem szerint — kívülről semmiféle jelzést nem vettünk észre rajta és ma sem tudom megmagyarázni, hogy miképpen találtunk oda. Ittunk, szórakoztunk is olyannyira, hogy csak akkor szántuk reá magunkat a szállodánkba való visszatérésre, amikor a nap már jól belenyult az égbe. Egy kissé pityókásak voltunk, mert a spanyol bort akkor még nem szoktuk meg. Amikor azonban éppen el akartuk hagyni a helyiséget, egy férfi, talán a tulajdonos, állt utunkba és tűrhető olaszsággal igyekezett rábírni bennünket arra, hogy maradjunk még kicsikét. Váltig erősítgette, hogy nem hagyhatjuk el »Salon«-ját. (Volt merészsége ennek nevezni ezt a ritka ocsmány lebujt.) És a lokál hírességét ajánlotta, a »Ma-

nuelita«-t. Úgy látszott, hogy minden átutazó idegennek elengedhetetlen kötelessége volt meglátogatni »Manuelita«-t..

Aztán nagyot nyelt, majd folytatta:

— Barátom nagyot kacsintott a sokat igérő név hallatára és a férfi mögé csatlakozott. Nem hagyhattam egyedül s a menet már meg is indult. Egy csomó füstös termen és bűzlő embertömegen keresztülvergődve, minden eddiginél kisebb szobába jutottunk, melyet csupán egy személy foglalt el: kiélt, kicsi, összetöpörödött öregasszony. Vezetőnk akkor magyarázta meg, hogy Manuelitának, Spanyolország, Európa, sőt talán az egész világ legnagyobb szentélyébe kerültünk . . .

A társam érces káromkodásban adta tanujelét kiábrándulásának és dühösen faképnél hagyott bennünket. Bennem azonban felgyúlt a kíváncsiság. Ez az öregasszony, az én szememben, szerves tartozéka lett a lokálnak és egyik jellemzője annak a típuskeveréknek, amelyet az irodalom az ibériai félszigetnek tulajdonít. Végeredményben megéri a fáradságot, ha kísérletet teszek vele. A tulajdonos néhány pénzdarabot kért tőlem s amint megkapta, magamra hagyott a jósnővel...

De Caroli halkabban folytatta:

— Ekkor vettem észre csak, hogy olyan földi teremtmény előtt állok, akivel szemben kiváltképpen kegyetlen volt a természet. A rögtön szembeszökő alaktalanságon kívül a szerencsétlen még vak is volt és valószínűleg születése óta, mert szemgolyóin nyoma sem látszott a pupillának . . . de mintha látott volna engem, maga mellé ültetett és kezeimet ráhelyezte a köztünk lévő kis asztalkára. Ezután a halottéhoz hasonló csontos hideg ujjaival átfogta azokat és beszélni kezdett. Nos, Marcello, el kell hinned: nem tudom, mit tett, de az kétségtelen, hogy csakis való tényeket hozott elő. Beszélt a multamról, az Olaszországban maradt hozzámtartozókról, azután erről a testvérgyilkos harcról, megjósolva Franco győzelmét. S végül egy elképesztő dolgot jelentett ki: a legkedvesebb barátom keze fog megölni . . .

Marcelló Brenta hosszú ideig szótlanul meredt maga elé barátjának utolsó szavai után és mozdulatlanul bámult az asztallapot díszítő szennyfoltokra. Majd hirtelen összerázkódott és barátjára pillantva, felkiáltott:

— Az ördögbe is. A históriád ugyancsak a lelkem mélyéig markolt. Nos, de most már tűnjön el az a salamancai pápos a babonával együtt!

Felkelt. Brunó követte s ezután így folytatta:

— Mégis van valami vigasztaló az egész ügyben: ha ugyanis egyik barátod fog kitörölni az élők sorából, most nyugodtan küzdhetsz, mert a vörösök nem lyuggathatják ki a bőrödet. Ezt a biztonságot ugyancsak nélkülözik a többiek.

De Caroli vidáman felkacagott, hogy barátja így feltalálta magát. Ezután be burkolózott súlyos gumiköpenyébe és Brentától követve, elhagyta a lebujt. Az első csillagok már felragyogtak a szür külettől egyre jobban elnyelt égbolton

Harc életre-halálra.

Légi riadó: indulás!

A forgásban lévő motorok gyors lihegése, felfokozott robaja a szerte-szét röpködő rendelkezések árja egyetlen hang zagyvalékká olvadt össze, de nem sokáig, mert a század egyszerre nekiindul s mindent elnyelő motordübörgés közben belesiklik a levegőbe. A szárnyak egymás mellé sorakoznak és az egyes gépek pilótái, akiknek arca a repülőszemüveg következtében különös béka-kifejezést vesz fel, vidáman mosolyognak a szinte kézzel elérhető bajtársaikra.

Közben a fürge C. R.-ek nyílként szökkennek a magasba és feléje emelkednek a szürke ködfátyolnak, amely a láthatárig elborítja a földet.

A pilóták szeme most már a háromdimenziós légteret fürkészi, mert a végtelen azur állandó veszélyt rejt magában.

(Folytatjuk.)

AZ ÚJ REPÜLŐTÉR

A légiforgalom a mostani háborút megelőző öt esztendőben oly mértékben fejlődött, hogy a gépek súlya és leszállási sebessége annyira növekedett, hogy a legtöbb főváros repülőtere a forgalom lebonyolítására alkalmatlanná vált. Növelte ezt az a körülmény is, hogy ma már a légiforgalomtól ugyanolyan rendszerességet követelünk meg, mint bármily más közlekedési eszköztől, ez szükségessé teszi, hogy a légijáróművek a legkedvezőtlenebb időjárási viszonyok mellett is menetrendszerű pontossággal közlekedjenek.

Főként a ködben való repülés tette szükségessé nagykiterjedésű, akadálymentes repülőterek létesítését.

Ahol erre lehetőség volt, ott a meglévő forgalmi repülőtereket bővítették ki kétszererése, sőt ennél nagyobbra is. Igy történt például Berlinben. Ahol azonban erre nem mutatkozott lehetőség, ott új repülőtereket kellett építeni (London, München). Budapesten, amellett, hogy a budaörsi repülőteret a megfelelő nagyságra bővíteni nem lehet, egyéb szempontok is szükségessé tették új közforgalmi repülőtér építését.

Ezek az elgondolások vezették a kereskedelmi kormányt akkor, amikor minden tekintetben korszerű, a légiközlekedés bárminemű fejlődésének megfelelő közforgalmi repülőtér építését határozta el.

A repülőtér, melynek építési munkáit 1939 őszén kezdte meg a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium a Vecsés mellett lévő Ferihegy pusztán, Budapesttől 16 kilométerre fekszik. Két gurulópályából áll, éspedig a 700 holdas közforgalmi repülőtérből és az ettől a ferihegyi domb és major által elválasztott körülbelül 180 holdas sportrepülőtérből.

A közforgalmi repülőtér ellipszisalakú, melynek legnagyobb hosszúsága az úgynevezett ködleszálló vonalban 2300 méter, míg a legrövidebb leszállási mező 1700 méter (Budaörsön a leghosszabb rész 1300, míg a legrövidebb alig 800 méter).

A repülőtéren a legmodernebb műszaki és kényelmi berendezés épül. A repülésbiztosító berendezése, amely a teljes ködben és sötét éjszakában való repülést lehetővé teszi, a legtökéletesebb. Rádióberendezése a távirányító és levelező állomásokon kívül a legkorszerűbb ködleszálló rádióirányítást teszi lehetővé, amellyel mind az úgynevezett ZZ-eljárás, mind az irányítással való leszállás (Bake-rendszer) elvégezhető.

Főleg a német repülőtereken bevált rendszer szerint épül meg a repülőtér biztonsági világítóberendezése. A repülőtér szegélyét vörös neonfények jelzik, amelyek a főrepülési sávban sűrítettek. A főrepülési sávban, amely egyúttal a ködleszálló pálya is, a repülőtéren végig 300 méter szélességben három lámpasor által kivilágított sáv kerül megépítésre. A lámpák egymástól 50—50 méterre vannak. A lámpasorok ott, ahol a gép a repülőtérre berepül, zöld fényt adnak, ahol a gépet földre kell tenni, a lámpák fehérek, a repülőtér utolsó harmadában piros fényt adnak a lámpák és ezzel jelzik, hogy a leszállás »hosszúra jött ki«, tehát emelkedjék ismét fel és ismételje meg.

A repülőtértől egy kilométerre egymástól 100 méterre elhelyzett lámpákból álló lámpasor vezeti rá a repülőt erre a kivilágított sávra.

A fentiek mellett még öt darab legnagyobb fényerejű reflektor világítja meg a leszálló gép előtt a repülőtér gurulópályáját.

A repülőtéren hatalmas forgalmi épület épül és két hatalmas hangár, amelyek mindegyike nagyobb, mint a jelenlegi budaörsi nagyhangár. Méretük 140×41 méter.

A közforgalmi repülőtérhez csatlakozó sportrepülőtérnek majdnem 1000 méteres gurulópályája van, amely a sportrepülés igényét minden tekintetben kielégíti. Megfelelő szabályozás mellett itt a teljes kiképzőrepülést el lehet végezni olyképpen, hogy a sportrepülés a forgalmat a legkevésbé sem zavarja, emellett a sportrepülés szervei a volt ferihegyi major épületében megfelelő otthont kapnak.

Az épülő új közforgalmi repülőteret most mutatta be a sajtó képviselőinek vitéz *Héjjas* Iván miniszteri osztályfőnök, aki hihetetlen energiával valósítja meg Közép-Európa második legnagyobb, legmodernebb repülőterét a mai rendkívüli viszonyok okozta nehézségek közepette is. Munkatársai: *Szegheő* István dr. miniszteri tanácsos, *Tantó* Pál miniszteri tanácsos, *Láng-Miticzky* Tibor műszaki tanácsos, *Széchy* Károly műszaki tanácsos, *Ladomerszky* Dezső dr. légügyi főtanácsos kíséretében, a nagy munkálatok kellős közepén sok szívélyességgel vezette végig Budapest készülő legnagyobb új nevezetességén a magyar ujságírókat.

AMIT MINDEN VITORLÁZÓ-REPÜLŐNEK TUDNI KELL

(2)

Írja: —szilas—

Milyen igénybevételek keletkeznek a szárnyak egyes részeiben?

A törzs és a benneülők súlyát a szárnyak főtartói viselik, melynek következtében ott hajlító igénybevétel keletkezik. A nyomásközép vándorlás és a csűrőkormányok kimozdítása esetén csavaró erők keletkeznek a szárnyakon. A szárny elcsavarodását az egyfőtartós gépeknél a főtartóval összeépített »torziós« szárnyborítás, két főtartós gépeknél a szárnyban elhelyezett keresztmerevítések, esetleg kitámasztó ducok akadályozzák meg. A hátráltató légellenállás a szárnyakat a saját síkjában akarja a törzs mellé taszítani, amelyet a szárnyszerkezetben kitámasztó segéd-tartóval, ducos gépeknél merevített duccal, egyes iskolagép típusoknál pedig a törzs orrához erősített úgynevezett »zuhanókábel« kötéssel akadályoznak meg.

Milyen erők lépnek fel rendkívüli repülési helyzetekben?

Zuhanó repülésnél a nyomásközép a szárnyakon igen messzire hátra tolódik. Ezért erős csavarónyomatékot fejt ki. Ilyen esetben a homlok-nyomás is jelentősen növekedik a szárnyakon. Zuhanó repülésnél a szárnyakra ható csavaróerő oly nagy lehet, hogyha a gép szárnyanként két duccal van kitámasztva, akkor az első ducban a rendes állapottól eltérőleg húzás helyett nyomás lép fel, tehát ezeket különösképpen merevre kell építeni, vagy külön ki kell merevíteni. Léglökéses időben a szárnyak lengésbe is jöhetnek. Ilyenkor lehetőleg lassan, nyugodt kormányzással kell repülni. A magassági kormány nyugtalan kezelése szárnytörést okozhat. A tervezésnél a szárnylengést figyelembe veszik és a főtartókat olyan merevre építik, hogy a lengésszám lehetőleg magas legyen. (Legalább mp-ként 120 lengés.) Indulásnál és leszállásnál a szárnyakon jelentős visszamaradó vagy előresiető tehetetlenségi erő lép fel. Ezért nem szabad túlságosan erős gumikötéllel indítani vagy pedig erősen fékező puha talajon leszállni. Ezek az erők a szárny és a törzs összekapcsoló szerkezeteit rendkívül igénybe veszik.

Milyen igénybevételek lépnek fel a törzsben?

Repülés alatt a törzset a magassági kormány hajlításra, az oldalkormány csavarásra veszi igénybe. A hajlító erőknek a törzs váza a hossztartók, a rácsos szerkezetek, a csavaró erőknek a törzsborítás vagy merevítő kikötések állnak ellen. A leszállásoknál fellépő ütéseket a törzs erősre épített váza veszi fel. A felütődés keménységét, gumirugózással tompítják, amelyet a csúszótalp és a törzsszerkezet közé iktatnak.

Milyen kormányzási zavar keletkezhet, ha a szárny könnyen elcsavarható?

Ilyen szárnyak csűrőkormányzás esetén a fellépő csavaróerő hatására elfordulhatnak, a felhajtóerő változása a csűrőkormány hatását ellensúlyozhatja, sőt esetleg teljesen ellenzőre változtathatja.

Mire jó a szabadonhordó szárnyakban beépített főtartó-megtámasztás?

Merevebbé teszi a szárny-törzs összekapcsolását, megakadályozza a szárny síkjában történő lengést, melyet a csűrőkormány működésére fellépő egyenlőtlen fékezőerők idéznének elő. Ilyen a szárny síkjában ható erők keletkeznek az induláskor és a leszálláskor is.

Indulás előtt hogyan kell megvizsgálni a motornélküli repülőgépet az üzembiztosság szempontjából?

A vizsgálat elsősorban a szerelés ellenőrzésére szorítkozzon és csak másodsorban a szilárdságra. A vizgálatnál tehát először ellenőrizzük az összes öszszekapcsoló csapszegeket és csavarokat, valamint ezek biztosításait. Ezután gondosan vizsgáljuk meg, hogy a torziós orrfurnier nem repedt-e meg valahol? A szárnyvégre állva, csavarási próbával torziószilárdságra is megvizsgáljuk a szárnyakat és pedig úgy, hogy a szárny elejét a hátsó részéhez képest fel és lebillenteni próbáljuk. Nyikorgás, recsegés, vagy könnyű elcsavarhatóság a keresztkötések sérülését, lazaságát vagy a torziós orrfurnir törését jelzi. Meg kell vizsgálni, hogy a vészburkolat felerősítése jól tart-e, különösen a szárny felső részén, ott, ahol az orrfurnirra van felragasztva. A törzs elcsavarás elleni szilárdságát ugyancsak csavarási próbával vizsgáljuk meg. Megvizsgálandó az öszszes kormánylapok és a mozgató emelő karok. A külső vizsgálat után beülünk a gépbe és ellenőrizzük a kormánymozgató vezetékeket. Mozgatással meggyőződünk arról, hogy a kötelek nem súrlódnak-e valahol vagy nem ugrottak-e ki valamelyik vezető csigából? Ezután meg kell nézni, hogy nem cseréltek-e el a kormányköteleket az összeszerelésnél. Ellenőrizzük a kormánylapok, a botkormány és az oldalkormány egyértelmű működését. Segéderőkkel lefogatjuk a kormányokat és megállapítjuk, hogy van-e holtjáték? Milliméteres holtjáték sem engedhető meg. Végül felülvizsgáljuk a bekötőhevederek és az ejtőernyők rögzítő karikáit. A törzset borító réteges lemeznek is teljesen sértetlennek kell lenni. Ha mindent rendben találtunk, csak akkor induljunk el és később bármilyen különös repülési helyzetbe kerülünk, nyugodt érzésünk lesz, hogy a gép kifogástalan.

Kemény leszállás után mit kell megvizsgálni a vitorlázó repülőgépeken?

Kemény leszállásnál a repülőnek fegyelmi és bajtársias kötelessége ezt jelenteni még akkor is, ha esetleg az első felületes vizsgálatnál a gépen nem talált sérülést. Még fontosabb ez akkor, ha a leszállásnak nem voltak hozzáértő szemtanui. A pilóta okvetlenül vizsgálja meg gépén azokat a helyeket, ahonnan recsegést, ropogást hallott. Leggyakrabban a vasalásoknál sérülnek meg a gép farészei. A megerősítő csavarok oválisra húzzák a furatokat vagy kiszakadnak a fából. Hirtelen lefékeződésnél a szárny keresztkötései és a főtartótámasz sérülnek meg leginkább. Zárt törzsű gépnél a törzs alján végigfutó gerincléc és a burkoló furnir, valamint a rugózás megerősítésénél lévő törzskeretek sérülnek leggyakrabban. Oldalozó leszállásnál a futómű, a szárnytartó ducok és a törzskeretek, valamint a szárnytőnél lévő torziós törzsborítás sérülése valószínű. Ha a szárny földet ért, a keresztkötések és a szárnytörzscsatlakozás sérül.

(Folyt. köv.)

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Beszkárt személyszállítási bevétele kereken négy millió pengővel több a tavalyinál. A HÉV forgalma is örvendetesen emelkedik.

A Magyar Oxigéngyár Rt. üzleteredménye 21 ezer pengő tiszta nyereséget mutat.

A Hydroxigén Rt. tranzakciójával alaptőkéjét 600 ezer pengőre emeli fel.

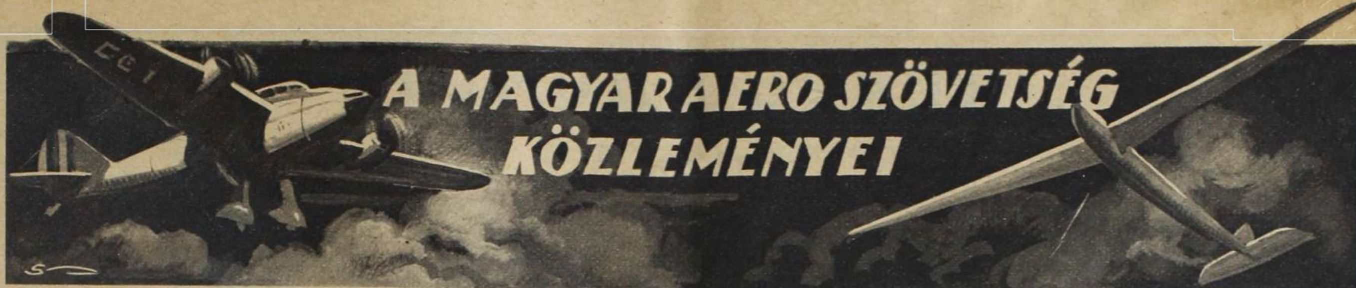
Az Elzett Vasárugyár Rt. nagybaconi Nagy Béla ny. tábornokot beválasztotta az igazgatóságba.

Az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. megtartandó közgyűlése részvényenként 5 pengős osztalék kifizetése felett fog határozni. Igy is 659 ezer pengőt csatolnak a tartalékalaphoz.

Az Astra Biztosító Rt. vezérigazgatóját, granasztói Rihmer Lászlót az olasz császár és király a Koronarend parancsnoki keresztjével tüntette ki.

Az Acél- és Evőeszközművek Rt. 283 ezer pengős nyersjövedelem mellett 18 ezer pengő tiszta nyereséget mutat ki.

Az Agrolux átvette a budafoki zománcedénygyár villamossági gyártmányainak képviseletét.



JÚLIUSI JELENTÉSEK AZ EGYESÜLETEK MUNKÁJÁRÓL

Megjegyzés: A nevek utáni zárójel közötti számok a repülés idejét, a gondolatjel közötti számok a repülés időtartamát jelentik.

*

vitéz nagybányai Horthy István Központi Vitorlázó Repülő Keret.

Teljesítményrepülést végzett: Király István (VII. 13.) 7 óra 33 perc. — Király István (VII. 17.) 11 óra. — *Összes felszállások száma:* 24. — *Repült idő összesen:* 58 óra 37 perc.

Magyar Cserkészszövetség »Cserkészrepülők«.

»*A*« *vizsgát tettek:* Hackenberger László (VII. 2.) 30" + 32" — Horák Károly (VII. 2.) 30" + 35" — Gärtner Mihály (VII. 9.) 30" + 31" — Koren Iván (VII. 10.) + 32" — Kostyál István (VII. 11.) 30" + 31" — Berecz Endre (VII. 11.) 30" + 30" — Juhász László (VII. 11.) 30" + 30" — Stecher Egon (VII. 11.) 30" + 32" — Szecsányi Kajetán (VII. 11.) 36" + 30" — Rohrwild Frigyes (VII. 11.) 34" + 30" — Gyürki Endre (VII. 11.) 35" + 32" — Reissig Péter (VII. 12.) 30" + 30" — Petri Béla (VII. 12.) 32" + 32" — Boltizsár Ödön (VII. 12.) 30" + 32" — Szűcs Marcell Béla (VII. 12.) 30" + 30" — Dankó Antal (VII. 14.) 30" + 32" — Urbán Gyula (VII. 14.) 30" + 32" — Kiss László (VII. 29.) 32" + 31" — Reviczky Aurél (VII. 29.) 30" + 37" — Nagy Árpád (VII. 29.) 32" + 33" — Madai László (VII. 29.) 36" + 32" — Denyi István (VII. 29.) 31" + 35" — Takács László (VII. 30.) 38" + 40". — »*B*« *vizsgát tettek:* Horváth Imre (VII. 16.) 1'20" + 2' + 2' — Horák Károly (VII. 27.) 61" + 62" + 1'35" — Dénes Miklós (VII. 27.) 61" + 66" + 64" — Hackenberger László (VII. 29.) 77" + 77" + 75" — Gärtner Mihály (VII. 29.) 66" + 61" + 72" — Koren Iván (VII. 31.) 70" + 62" + 64". — »*C*« *vizsgát tett:* Mády Zoltán (VII. 18.) 9'30". — *Összes felszállások száma:* 1704. — *Repült idő összesen:* 11 óra 47 perc 30 mp.

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület.

»*A*« *vizsgát tett:* Novodovszky I. (VII. 29.) 30", (VII. 31.) 31". — »*B*« *vizsgát tett:* Várday István (VI. 16.) 2'18", (VII. 14.) 2'20", (VII. 26.) 2'10" — Tihanyi Gábor (VII. 21.) 1'40", (VII. 31.) 2'25". (VII. 31.) 1'50". — »*C*« *vizsgát tett:* Patay Gyula (VII. 28.) 17", — Hruby Ilona (VII. 31.) 10'30". — *Teljesítményrepülést végzett:* Czékus Erzsébet (VII. 13.) 5 óra 21 perc. — Beniczky Lajos (VII. 13.) 5 óra 16 perc. — *Összes felszállások száma:* 282. — *Repült idő összesen:* 50 óra 32 perc 24 mp.

MOVERO Budapest.

»*A*« *vizsgát tettek:* Kassai Sándor (VII. 2.) 32" + 33" — Kiss Árpád (VII. 2.) 34" + 32" — Csuka János (VII. 6.) 33" + 34" — Sárközi Ferenc (VII. 11.) 30" + 32" — Lőrincz József (VII. 11.) 32" + 34" — Erdész János (VII. 12.) 31" + 32" — Horváth Ernő (VII. 12.) 31" + 33" — Hoffmann Gábor (VII. 14.) 32" + 36". — »*B*« *vizsgát tettek:* Groholy János (VII. 20.) 2'10" + 3'10" + 2'20" — Zsámboki Ferenc (VII. 20.) 2'10" + 2'10" + 3'10" — Bángyörgyi Károly (VII. 20.) 4'15" + 3'23" + 2'20" — Kiss Árpád (VII. 22.) 2'08" + 1'28" + 1'06" — Nagy Sándor (VII. 22.) 3'15" + 5'40" + 4'10" — Kassai Sándor (VII. 25.) 1'50" + 1'52" + 1'55" — Rácz Dániel (VII. 27.) 1'15" + 1'06" + 1'03". — »*C*« *vizsgát tett:* Schmidt Antal (VII. 12.) 15'30". — *Teljesítményrepülést végzett:* Méray Horváth Róbert (VII. 30.) 1025 m. — *Összes felszállások száma:* 498. — *Repült idő összesen:* 46 óra 07 perc 28 mp.

BSzKRt S. E. Sportrepülő Szakosztálya.

»*A*« *vizsgát tett:* Vágvölgyi László (VII. 7.) 44" + 35" — »*B*« *vizsgát tett:* Ruzsenszki Ferenc (VII. 21.) 1'20" + 1'15" + 1'26" — Pál Lajos (VII. 21.) 1'35" + 1'00" + 1'01". — »*C*« *vizsgát tett:* Kemenes János (VII. 7.) 6'10" — Jarábik László (VII. 28.) 10' — *Összes felszállások száma:* 75. — *Repült idő összesen:* 2 óra 01 perc 49 mp.

Testvériség S. E. Repülőosztálya.

»*A*« *vizsgát tettek:* Falvi László (VII. 14.) 32" + 33" — Fendler Oszkár (VII. 14.) 30" + 31" — »*B*« *vizsgát tettek:* Bérczes Antal (VII. 21.) 60" + 60" + 61" — Kővári Gyula (VII. 21.) 72" + 80" + 67". — *Összes felszállások száma:* 82. — *Repült idő összesen:* 3 óra 48 perc 02 mp.

B. S. E. Levente IX. szakosztálya.

»*A*« *vizsgát tettek:* Jánosi Zoltán (VII. 7.) 40" + 42" — dr. Toronyi Gyula (VII. 21.) 31" + 33". — *Összes felszállások száma:* 217. — *Repült idő összesen:* 2 óra 02 perc 31 mp.

Gamma Sportrepülő Egyesület.

»*B*« *vizsgát tettek:* Struczky István (VII. 14.) 2'15" + 2' + 2'15" — Horváth Gyula (VII. 14.) 2'40" + 1'40" + 2'10" — »*C*« *vizsgát tett:* Jouncz Ernő (VII. 28.) 36'. — *Összes felszállások száma:* 148. — *Repült idő összesen:* 5 óra 37 perc 45 mp.

Csongrádmegyei Cserkészrepülők.

»*A*« *vizsgát tettek:* Bakos Béla (VII. 15.) 34" + 35" — Ármai Lajos (VII. 21, VII. 23.) 33" + 40" — Kovács László (VII. 24.) 31" + 31" — Rózsa Raimund (VII. 24.) 28" + 33" — Szávai József (VII. 24.) 35" + 31" — Trinászty József (VII. 26.) 35" + 35" — Diklics Aladár (VII. 25.) 38" + 45" + Koroknay Albert (VII. 25.) 38" + 32" — Damó Sándor (VII. 29.) 45" + 49" — Márk Ferenc (VII. 26.) 32" + 37" — Németh József (VII. 29.) 38" + 37" — Süveges Ernő (VII. 29.) 36" + 33" — v. Berényi Károly (VII. 30.) 35" + 41" — Kováts T. Tibor (VII. 29.) 42" + 40" — Kőszegfalvi A. (VII. 30.) 37" + 30" — Krompaszky Ivor (VII. 30.) 37" + 35" — Cz. Veres Gábor (VII. 26.) 35" + 31" — Kapitány Jenő (VII. 21.) 34" + 31". — »*B*« *vizsgát tettek:* Hegyessy Gyula (VII. 19.) 61" + 63" + 88" + 64" + 62" — Nemesváry Ervin (VII. 19.) 61" + 68" + 61" + 63" + 63" — Tapasztó János (VII. 29.) 80" + 75" + 62" + 72" + 62" — Hegedüs Imre (VII. 30.) 64" + 60" + 62" + 69" + 61". — *Összes felszállások száma:* 1105. — *Repült idő összesen:* 6 óra 42 perc 13 mp.

Debreceni Repülő Club.

»*A*« *vizsgát tettek:* Paróczai Imre (VII. 18.) 38" + 35" — Kádas József (VII. 18.) 31" + 36" — Pánczél Miklós (VII. 18.) 30" + 32" — Galambos Tibor (VII. 18.) 30" + 32" — Kotras Gábor (VII. 18.) 32" + 35" — Vajna László (VII. 18.) 35" + 30" — Kiss Ernő (VII. 22.) 30" + 30" — Nagy Gyula (VII. 23.) 34" + 32" — Zsiros Gyula (VII. 23.) 30" + 32" — Erdei Tibor (VII. 24.) 32" + 34" — Piszkály Sándor (VII. 24.) 30" + 32" — Bálint Zoltán (VII. 29.) 30" + 30" — Molnár Árpád (VII. 29.) 32" + 30". — »*B*« *vizsgát tettek:* Galambos Tibor (VII. 20.) 1 p. 20 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 35 mp. — Pánczél Miklós (VII. 31.) 1 p. 25 mp. + 1 p. 10 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 10 mp. + 1 p. 25 mp. — Hiripi Ferenc (VII. 31.) 1 p 25 mp. + 1 p. 25 mp. + 1 p. 36 mp. + 2 p. 30 mp. + 1 p. 20 mp. — *Összes felszállások száma:* 982. — *Repült idő összesen:* 7 óra 17 perc 22 mp.

Győri Aero Club.

»*A*« *vizsgát tettek:* Nagy Rezső (VI. 9.) 31" + 48" — Szücs János (VI. 9.) 32" + 36" — Papp János (VI. 9.) 34" + 33" — Tüzkő Zoltán (VI. 9.) 33" + 35" — Bálint János (VI. 20.) 33" + 37" — Szabó János (VI. 20.) 35" + 34" — Fazekas József (VI. 21.) 41" + 35" — Sasvári Alfonz (VI. 21.) 34" + 37". — *Összes felszállások száma:* 618. — *Repült idő összesen:* 7 óra 28 perc 01 mp.

MOVE Repülő Osztálya, Gyöngyös.

Összes felszállások száma: 47. *Repült idő összesen:* 16 perc 43 mp.

Rómaifürdői MOVERO.

»*A*« *vizsgát tettek:* Korbel Sándor (VII. 24.) 30" + 30" — Tóth József (VII. 26—27.) 40" + 31". — »*B*« *vizsgát tettek:* Turóczy Rudolf (VII. 14.) 1 p. 55 mp. + 1 p. 50 mp. + 2 p. 03 mp. — Horváth Iván (VII. 16.) 1 p. 32 mp. + 1 p. 50 mp. + 1 p. 40 mp. — Drahovszky Sándor (VII. 20.) 1 p. 05 mp. + 1 p. 55 mp. + 1 p. 35 mp. — »*C*« *vizsgát tett:* Kovács József (VII. 18.) 21 perc. — *Összes felszállások száma:* 394. — *Repült idő összesen:* 25 óra 23 perc 19 mp.

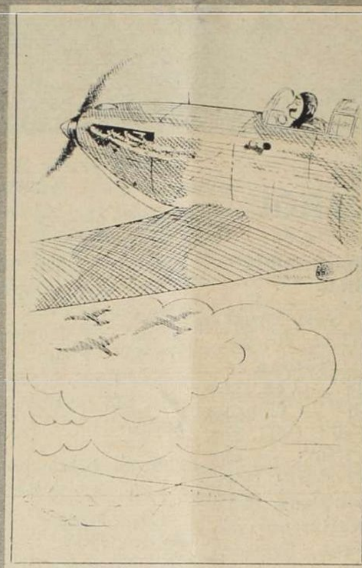
REPÜLŐ HUMOR



— Nahát! Ez az antenna mindent »fog«, csak azt nem, amit kellene.



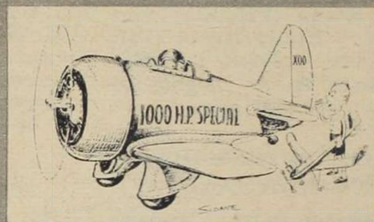
— Gyönyörű volt, drágám! Nem ismételnéd meg?



— Sorsdöntő események előrevetik árnyékukat.



— Hm... Nem gondolod, hogy hátszelünk van?!...



— Uram, megvontatná kissé a modelemet, ugyanis nem akar beugrani a motorja...

ÚJ KÖNYVEK

Giorgiu Pini: Mussolini. Nagyon nehéz feladatra vállalkozott az író, hiszen az Új Emberről, Európa legkiválóbb államférfiújáról, a szociológusról, a katonáról, a szervezőről írt könyvet. A kovácsmester fiáról, aki a vidéki tanítóskodáson és a svájci kőtörésen keresztül eljutott Rómába. Az erő és egészség szimbolumáról. Arról az Új Emberről, aki már életében legendás hőssé vált. Mert Pini könyve pontos adataival és magával-ragadó lelkesedésével egyszerre két megoldás: legenda és valóságos arckép. Így az életrajz valóban nem méltatlan hőséhez, s talán Kemechey munkájánál is jobb. Különös érdeme, hogy tudja és meri beszéltetni Mussolinit; a Duce írásai, beszédei szervesen szövődnek bele változatos, élvezetes előadásába. A könyv értékét legjobban ama tény igazolja, hogy a magyar fordítás a tizenegyedik.

Juhász Vilmos: Világtörténet. Az összefoglaló és egyetlen kötetbe összesűrített világtörténet nehéz feladatát szellemesen oldotta meg Juhász Vilmos. Minden fejezet élén megrajzolja a korszak általános képét, megvilágítja azokat az eszméket, célokat, melyek az illető kort mozgatták. A mai sorsdöntő események arra mutatnak, hogy korszakforduló előtt állunk. Ilyenkor nem csoda, ha a jövő megsejtéséért a multhoz fordulunk, az emberiség regényéhez, amelyet a szerző világos, könnyű stílusa eleven képekben vetít elénk.

Bisits Tibor: A hadviselő államok tengeri hadereje. A magyar ujságolvasó és rádióhallgató alig ismeri a haditengerészet ezernyi csínját-bínját: a napihíreken túl ismeretei megszakadnak. Bisits ezt a hiányt akarja pótolni kis munkájának közreadásával. Nem elvont, tudományos fejtegetések sorozatával, hanem úgy, ahogyan mindannyian várjuk és kívánjuk: érthetően, röviden. Nagy érdeme, hogy miközben oktat — elbeszél, miközben tanít — lelkesít.

Hermann Kohl: Wir fliegen gegen England. A rendkívül ízléses kiállítású könyv tartalmán vörös fonalként húz végig az új igazság: Anglia nem sziget többé. Részletesen ismerteti a német légierő munkáját, képességeit és mindazt az óriási munkát, amellyel a német repülők könnyen uralják a levegőtengert.

Eichelbaum dr.: Die deutsche Luftwaffe. Ez a munka a német repülés abc-je, képeskönyve. Hermann Göring írta az előszót azokhoz a képsorozatokhoz, amelyekhez csak rövid magyarázó szöveget írt a szerző. Sokatmondó képek; képek az orvosi vizsgától, szabadgyakorlatokon, tüzérségi megfigyeléseken, bombatámadásokon keresztül, egészen a mótoros repülés legmagasabb fokáig.

Folytatás a 19.-ik oldalról.

Soproni Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 14. *Repült idő összesen:* 2 perc 16 pm.

Zemplénvármegyei MOVERO.

Sukovich László (VII. 24.) 1'10" 1'10" 1'05" — *Összes felszállások száma:* 238. *Repült idő összesen:* 33 perc 49 mp.

ICARUS Vitorlázó Repülőiskola.

»A« vizsgát tettek: Tollner János (VII. 21.) 32" + 31" — Tollner Árpád (VII. 21.) 30" + 34" — Klein Tamás (VII. 21.) 32" + 31" — Waldmann Walter (VII. 28.) 31" + 33" — Magyar László (VII. 21.) 30" + 35" — *»B« vizsgát tettek:* Bartucz János (1939. VII. 3.) 1 p. 04 mp. + 1 p. 06 mp. + 1 p. 04 mp. + 1 p. 18 mp. + 1 p. 03 mp. — dr. Kósa Jenő (VII. 28.) 1 p. 07 mp. + 1 p. 17 mp. + 1 p. 14 mp. + 1 p. 03 mp. + 1 p 05 mp. — Gaál Lukács (VII. 4.) 1 p. 15 mp. + 1 p. 24 mp. + 1 p. 04 mp. + 1 p. 45 mp. + 1 p. 30 mp. — *Összes felszállások száma:* 249. — *Repült idő összesen:* 2 óra 03 perc 00 mp.



EGYESÜLETI ÉLET



VEZETŐINK BESZÉLNEK...



A magyar sportrepülés megteremtői és kiszélesítői sorában az elsők között áll *Rotter* Lajos. Mestersége révén — főmérnök a Danubiánál — Budapest talán egyik legelfoglaltabb embere. Mindene a családja, a foglalkozása és a repülés, de bizonyos, hogy a repüléssel foglalkozik legtöbbet. Régen esedékes volt ez a beszélgetés közötte és a *Magyar Szárnyak* között. Most is csak úgy jöhetett létre, hogy az Aero Szövetség alelnöki minőségében előbb elkísértük terepszemlére, a Farkashegyre (ahova *Szendy* Károly polgármester jóvoltából épül már az új út), utána megpihentünk vacsorára a Széchenyi-hegy tetején. *Rotterrel* önmagáról és a repülésről beszélgettünk, »sráckoráról«, műegyetemi éveiről — egészen az *első Istus gyűrűig*. A beszélgetés alatt fényszórók meszelték az eget és csipték fülön az odafent »*felderítő*« Focke-Wulffot.

— Egyszerűen belecsöppentem a repülésbe — kezdi — *már háromesztendős koromban.* Nagyanyám látta, hogy mindenem a légjáró sárkány, éppen Bécsben volt, meglátott egy nagy körtesárkányt. Megvette. Szegény, le se tudott ülni a zsúfolt vonatban a sárkánnyal, úgy hozta állva a folyosón Pestig.

— Minden nyáron kint vakációztam Hidegkuton, *az orrom előtt volt mindig a hármashatárhegyi terep.* A nagybátyám matematika-tanár volt, látta, hogy érdekelnek a sárkányok, elmondta, hogy majd szerkeszt egyet. Emlékszem: első elemista voltam és restelltem volna, ha kihozzák a »nagytudományú« tanári sárkányt és én nem értek hozzá. Hát orgonavesszőt nyestem, selyempapírból körtesárkányt szerkesztettem és elloptam hozzá a kamarából a befőzőspárgát. Törtem a fejem, de nagyon, hogy sikerüljön! Hát sikerült is olyannyira, hogy kikötöttem egy jegenyefához a sárkányt, járt, kóválygott, repült órákon keresztül, míg kijött a nagybátyám. Hű, de büszke voltam, hogy vagy száz sváb gyerek ülte körül a jegenyefát és bámulta a sárkányt!

— Később méteres, háromméteres sárkányóriásokat fabrikáltam. Ezekhez már ruhaszárítókötél kellett. Persze, csentem. Mindig baj volt a kötél miatt, mert a ráterített fehérneműkön megmaradt az agyagos földön meghúzkodott kötél piszoksávja...

— Középiskolás koromban következtek a *modelek. Hurkapálcából, selyempapirosból szerkesztettem őket.* Nagyszerűen repültek!

Egészen belemelegszik a kedves emlékekbe:

— Aztán: *Bleriot!* Már akkor »szakértő« szemmel néztem a dolgot. Míg ezrek és ezrek azon csodálkoztak, hogy egyáltalán repül, én a hibát láttam. Azt, hogy Bleriot nem döntötte be fordulóban a gépet, következésképpen *erősen traverzált kifelé.*

— Amikor a *Parseval*-léghajó szállt fel Rákoson, én már ismertem a szelek járását. Nem mentem ki, mert térképen kinéztem előre, hogy a léghajó a Józsefváros fölé fog jönni. *Ugy is lett.* Nagyszerűen láttam az ablakból a startot és az útját.

— *Székely* Mihály pedig szegről-végre atyafim volt. Gépét, amikor Bécsből Pestre repült, *megismertem már a búgásáról*...

Dehát ezek még csak gyerekemlékek. A komolya most következik:

— A háború alatt már megszereztem minden német könyvet, folyóiratot, ami repülésről szólt. Vakációimban folyton üzemgyakorlaton voltam, azután 1918-ban bekerültem az albertfalvai repülőgépgyárba gyakornoknak. *Fehér* Antal volt a berepülő. Látta, hogy élek-halok a repülésért. Hát egy útja előtt így szólt:

— *Feljössz?*

— Persze, hogy mentem... Hát, megvallom, semmiféle újdonsággal nem szolgált az első repülőút, mert *hajszálnyira ugyanazt éltem át, amit előre elképzeltem és tudtam már.* Talán egyesegyedül az a benyomás maradt meg bennem az első repülőútról, hogy: ni-ni, milyen szép, milyen rendezett, milyen tiszta a föld felülről és milyen simák a vizek!

— Végül aztán 1929-ben kezdődött a repüléstanulás *Dobos* Istvánnal. Mindig az volt a kifogása, hogy *túlsokat mozgok, kanalazok a gépben.* A hatvanharmadik kettős felszállás után erősen szeles időben jött ki megnézni Érdre vitéz *Cseney* őrnagy.

— *Gyengébb szélben elmehetsz majd* — mondotta.

— De, őrnagy úr, én most szeretnék menni. Nagyon viszszamaradnék, ha várnom kellene.

— Rámnézett:

— *No, ha annyira akarsz, eredj!*

— *Elstartoltam.* Vígan ment a dolog. Mindenáron műrepülni szerettem volna, *már majdnem megkezdtem egy lupingot,* — de végül is »sima« egyedülfelszállás lett a dologból. Féltem, hogy fegyelmezetlenségnek veszik és letiltanak a repülésről...

Itt jutunk el a beszélgetésben a *Karakánig.*

— Főleg azért terveztem gépeket, hogy megmutassam: nem kell mindent külföldről hozni! *Még ha száz trianoni béke köt is bennünket, akkor is tartunk ott, ahol a szabad nemzetek.*

A *Nemeréjével* állította fel Berlin és Kiel között a 326 és félkilométeres célrepülési világsikert, az azóta is *veretlen magyar távolsági rekordot.* Ez a célrepülés volt akkor Németországban a leghosszabb motornélküli útvonal, olimpiai csúcsteljesítménynek számított, 1840 méteres magassággal *magyar magassági rekordot állított fel,* 24 óra 14 perces időtartamrepülés *magyar rekord* lett és *1934-ben a világrekordot követő leghosszabb tartamrepülés volt.*

— De terveztem én előbb — meg is építettük — egy kétszemélyes motorosgépet ugyancsak »*virtusból*«. Ennek a gépnek az volt a legérdekesebb sajátsága, hogy *alakja, formája, fesztávolsága hajszálra ugyanaz volt, mint Lindbergh híres »Spirit of Saint Louis«-a. A két gép adatai igen sok vonatkozásban centiméterre egyeztek!*

— Szóval: nem volt igaz akkor sem, hogy *Magyarországon nem lehet repülőgépet, méghozzá jó repülőgépet csinálni!*

Rajongásig szereti a családját, persze, hogy összekapcsolja tíz perc multán a repüléssel:

— Hála Istennek, a feleségem is repülőtermészet. Menyasszonykorában vittem először repülni. Persze, vigyáztam vele. Leszállunk, megkérdezem, hogyan tetszett?

— Sehogy! *Még lupingot se repültél...*

— A második repülőút alkalmával már együtt lupingoztunk...

Két nagyszerű fia van. A nagyobbik — ifj. *Rotter* Lajos — beleszületett a repülésbe:

— Alig mult *kétesztendős,* amikor egyszer elémáll és azt kérdi: — *Apuka, hogyan kell kormányozni a repülőgépet?...*

— Most meg »*hadirepül*« örökké. Nagyokat birkózunk együtt, megszokta, hogy keményen »küzdhet«. A napokban délután szundikálok egy keveset. Félálomban vagyok, hallom a gyerek csatakiáltását:

— *Zuhanóbombázó!*

— Éles fájdalom ébresztett föl a szendergésből. Hát a kisöreg rajtam próbálta ki a zuhanóbombázást, *egyszerűen fejest ugrott a gyomromba a sezlon széléről...*

Kimondhatatlanul boldog, hogy a vitorlázórepülés szinte nemzeti sport nálunk:

— Nagyszerűek a fiúk-lányok! *Az Isten is repülésre teremtette a magyar fiatalságot!*

A magyar repülés »*nagy darab jóembere*« most felejti el a beszélgetés alatt jókedvű mosolygását:

— Csak az a baj: sok az eszkimó, kevés a fóka! *Még igen sok gép kell! Gép, gép és gép! Hadd repüljenek mennél többen — eleget.*

A fényszórók fénymeszelője lekókkad. Sötét lesz, a *Focke-Wulff* dolgavégezetten nyargal felettünk hazafelé Budaörsre. A beszélgetésnek is vége. Azzal, hogy — *még több, egyre több műszaki tudást kell a mai repülőfiataloknak elsajátítani.*


Gróf Teleki Pál a pilótaotthon bejárata előtt


A miniszterelnök megtekinti a gépeket

Miniszterelnöki látogatás a Hármashatárhegyen!

Nagyboldogasszony napján a kora déli órákban gépkocsi állt meg a hármashatárhegyi hangárokhoz vezető útelágazásnál s mosolyogva, fiatalokat is megszégyenítő rugalmas mozgással kiszállt belőle Magyarország miniszterelnöke: gróf Teleki Pál.

Kellemes, napsütéses, szélcsendes idő volt s a miniszterelnök feljött meglátogatni a vitorlázó-repülők szűkebb hazáját, hogy egy-két órára kiszakadjon a vállaira nehezedő országos gondok közül. Nem először jött fel hozzánk! Mint országos Főcserkész is nem egyszer nézett büszke szemmel a karcsú, könnyű gépekkel magasan szálló fiúkra. Mégis, ez a mostani látogatás sokkal többet jelentett minden eddiginél. Mindnyájan tudjuk, hogy kormányunk elnökének nem hetek, hanem hónapok óta nem volt talán egy pihenésre szánható félnapja s mikor egy-két órát szakított most magának, akkor hozzánk jött el, a mi munkánk, a mi vágyaink teljesülésének helyére.

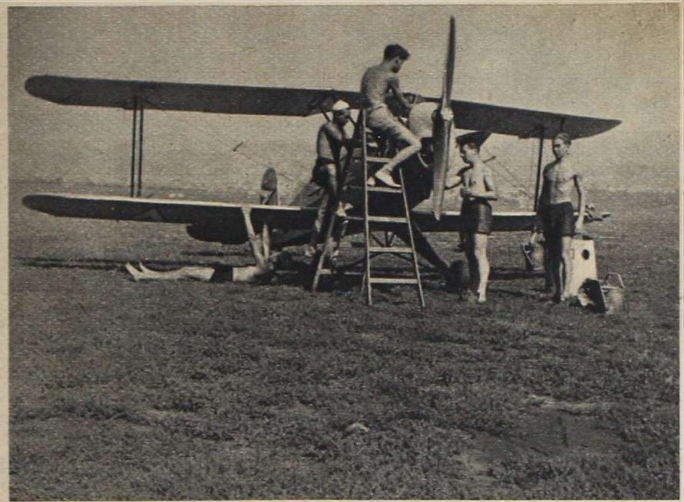
Örömmel, frissen járta be az egész hegytetőt, megnézett minden hangárt, megsimogatott minden gépet. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által épített új Repülőotthont is megtekintette. Kisszobát, nagyszobát, ebédlőt és konyhát egyaránt. Talán még azt is elárulhatom, hogy a nagy séta után a repülők körében asztalhoz ülve, jó étvággyal elfogyasztott egy szép adag repülőebédet.

Beszélgetett, evett, adomázott..., fesztelen, gondnélküli ember volt és mégis a miniszterelnök volt, aki mindenre és mindenkire gondol!

A repülőkre is!

Danovszky Ferenc


BSE géppark


BSE gépápolás

A budapesti kiképző keretnél serény munka folyik

A Budaörsi Közforgalmi Repülőtéren folyik július 28-tól a BSE és a Műegyetemi Sr. E. kiképző keretének ezévi előképzése.

A rendkívüli helyzetre való tekintettel majdnem egyhónapi késéssel indult meg a keretek működése, ami azonban a kiképzési tervezet szerint a napi foglalkozási rendbe beállított bővebb repülési idővel már behozottnak tekinthető.

A kiképzés minden reggel ½6-tól kezdődik, utána csuklógyakorlatot végeznek a növendékek, majd gépápolás és elméleti előadás. A délután nagyobb része ismét repüléssel telik, utána rendgyakorlat, gépek előkészítése a másnapi repüléshez, végül fürdés, vacsora és 9 órakor már senkit nem kell figyelmeztetni a takarodóra, az egészséges jó munka ezt pontosan elvégzi.

A kiképzés Czirmay Zoltán a Magyar Aero Szövetség motoros felügyelője vezetése és ellenőrzése mellett folyik, ki fáradhatatlanul járja úgy a vidéki, mint a budapesti kiképző keretek repülő tereit. Ellenőrzi a növendékek haladását, ellenőrző repülést végez úgy a már egyedül repülőkkel, mint a kétkormányos növendékekkel. Felhívja az oktatók figyelmét a hibákra, kérdéseket intéz a növendékekhez a motor és a sárkány ismeretük tájékozottságára.

Beigazolódott ismét, hogy azok a növendékek, akik már előzőleg vitorlázó repüléssel foglalkoztak, mennyivel könnyebben, biztosabban sajátítják el a repülőgép vezetést. Ez természetesen csak olyan vitorlázó repülőre vonatkozik, aki már jóval túl van a »C« vizsgán, vagyis már több alkalommal hosszabb ideig tartózkodott levegőben. Teljesen tisztában van a kormányszervekkel, érzékeli a gép sebességét, csupán a motor kezelését és a nagyobb sebességet kell megszoknia. Ezt egy jókezű fiatalembernek 70—80 felszállás után, majdnem minden esetben sikerül is elérnie és egyedülrepülővé lenni.

A kiképzésen levő mindkét keret növendékei elszállásolása és étkezése a főváros kamaraerdei szeretet otthonának külön e célra a haderőnkívüli repülés fejlesztésére, a polgármester által rendelkezésre bocsátott különálló épületrészben történik. Az élelmezés minősége pedig elsőrangú, külön megállapított étrenddel.

A BSE kiképző keretének oktatását Kőszegi Gyula főoktató vezetése mellett Czillei Géza, Rakitai Dezső és Nagy Tibor oktatók végzik.

A Műegyetemi Sr. E. kiképző keretében Vadas László főoktató, Tasnády László, Kaiser Pál és Bollmann Béla oktatók végzik a kiképzést.

Cserkészrepülők tábora

A Cserkészrepülők ezidén is, mint minden esztendőben, Esztergomban tartanak országos táborozást. A haderőn kívüli repülő előképzés fontosságát átérezve, célunk minél több ifjút nyerni a repülésnek. Különösen a diákság köréből toboroztuk növendékeinket. Előző országos toborzásaink eredményeképpen nemcsak a fővárosból, hanem a vidékről is sokan jelentkeztek táborainkra.

Első táborunk június hó 26-án kezdődött. Talán a korai kezdetnek tulajdonítható, hogy csak 24 növendék jelentkezett. A kiképzés már az első napon megindult. Két csoportra osztottuk a növendékeket, így az egyenként 12 főből álló csoportok könnyen voltak mozgathatók. A kiképzési rendszerrel kapcsolatban az alábbi tapasztalatokat szereztük.

Ma már szabály, hogy 30 starton alul nem szabad »A« vizsgára bocsátani a növendékeket akkor sem, ha különös rátermettséget tanusít is a repülésben. Az utóbbi időben sokat gondolkoztam azon, hogyan lehetne a géptöréseket minimumra csökkenteni; arra a meggyőződésre jutottam, hogy a géptörések — legalább is eleinte — a kiképzés első fázisában azért vannak, mert a növendékek nincsenek lelkileg felkészülve a repülésre. A legfontosabb tehát, hogy az úgynevezett startlázat kiküszöböljük, a startolás gyakoriságával megszüntessük. A gumikötéllel való startolásnál zavaróan hat a növendékre a nagy gyorsulás. Az elindulás pillanataiban ezért nem tudja figyelmét összpontosítani, egyszerűen nem emlékszik az indulás mozzanataira. Ez pedig könnyen oka lehet balesetnek, hiszen a repülésben az indulás szinte a legkritikusabb. A start öntudatos vezetésére csak gyakorisággal szoktathatjuk rá a növendéket. Kiképző táborunkban ezért minden kezdő növendék 8—10 »csúszást«-t kapott s valóban elértük azt, hogy mire a tulajdonképpeni repülésre került a sor, a növendékeink úgy ültek gépbe, mintha csak kerékpárra szálltak volna. Az ugrások száma szintén szokatlanul nagy, 10—15 volt fejenként. Vigyáztunk arra, hogy az első levegőbeemelkedéseket a növendék szinte ne is vegye észre. Ezzel kapcsolatban rá kell mutatnom egy alapvető hibára, mely az oktatásnál, sajnos, igen gyakori: az t. i., hogy különösen gyakorlatlan oktatók — a magassági kormány »megfelelő« beállításával akarják szabályozni az »ugrás« magasságát és távolságát. Nyomott kormánnyal indítanak! Az én tapasztalatom ezzel kapcsolatban az, hogy a kormányt úgy kell a pilóta súlyához mérten beállítani, hogy azzal a gép felemelkedve, rövid siklás után magától szálljon le. Az ugrás távolságát szabályozni pedig csak a gumikötél megfelelő mértékű kifeszítésével észszerű. Csak a fenti elvek szerinti kormánybeállítás mellett lehet ugyanis a gép mozgása természetes. Az ugráshoz jó kormánybeállítást adni nehéz feladat, de semmi esetre sem lehetetlen és csak gyakorlat kell hozzá. A sok ugrás és rövid siklás azt eredményezte, hogy a fiúk hamar megszokták a levegőben-mozgást, hosszabb siklásokra alig is volt szükség s néhány 15—20 mp-es siklás után felvihettük őket az »A« dombra, vizsgázni.

Igaz, hogy kb. 40 startja lett mindenkinek, mire megszerezte az »A« vizsgáját, de nyugodtan állíthatom, hogy azt, amit egy »A« vizsgástól meg lehet követelni, a növendékeink megtanulták.

A sok startot úgy szerezhette meg minden növendékünk, hogy az első napokban 4—5 felszállást

juttattunk mindenkinek. Reggel négy órakor van ébresztő, ¾5-kor már starton állnak a gépek. Hat órakor kapnak a fiúk először enni, ez azonban még nem reggeli és csak azért adjuk, hogy ne éhgyomorral legyenek a reggeli üzemen. Reggel 10 óráig tart ez a korai üzem, ezután van a reggeli étkezés, majd délig folytatjuk tovább a repülést. Ebéd 1 órakor van, utána pihenő és fürdés 4-ig. Uzsonna után kb. fél 5 órakor kezdjük a délutáni üzemet s ez tart este fél 8-ig, 8 órakor vacsora, 9-kor takarodó van. Ez röviden a napi munkarendünk, melyet csak kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett nem tartunk be, akkor azonban elméleti oktatással töltjük ki a repülésre szánt időt. Általában tehát napi tíz órát töltünk üzemen, hét óra alvás és hét óra jut táborrendezésre, szórakozásra, pihenésre.

Mivel vállalt feladatunk a nagyarányú kiképzés, gondoskodnunk kell megfelelő számú és jól képzett oktatói gárdáról is. Aki ismeri a magyar vitorlázó repülést, tudja, hogy a ma működő oktatók legnagyobb része cserkészrepülő, vagy legalábbis az volt s cserkészliliommal ékesített gépen tanult meg repülni. Az oktató képzés továbbra is célunk s ezért táborunkban alkalmat adunk az oktatás gyakorlására mindazon vitorlázó pilótáinknak, akik megfelelő repülő gyakorlattal bírnak és elméleti képzettségük is olyan mértékű, hogy mint oktatók számba jöhetnek. Táborunk tehát kettős célú: repülni és oktatni tanít.

Hogy valóban jó munkát végzünk, bizonyítják az eredmények:

Első táborunkban 17 »A« vizsgát szereztek, 730 felszállással.

Második táborunk eredménye:

20 »A« vizsga, 11 »B« vizsga 140 felszállással,

összesen a két táborban 2140 felszállást végeztünk és csak három esetben történt gépsérülés, vagyis 713 startra esik egy sérülés, de ezek mind néhány napon belül javíthatók voltak.

Táborunk szép eredménnyel folyik és szeptember 1-én ér véget.

Kemény Sándor

Az év legjobb vitorlázórepülő teljesítményei:

1. Junior csoport (1938—1939. évben »C« vizsgát tettek részére):

a) Legnagyobb időtartam (min. 5 óra) Major Ferenc 6h 46m. (Cserkészrepülők, Budapest.)

b) Legnagyobb magasság (min. 1000 m): ifj. Kemény Sándor 1300 m. (Cserkészrepülők, Budapest.)

c) Legnagyobb távolság (min. 50 km): Zsigmond Péter 81 km. (MÁV Testvériség.)

2. Senior csoport (1938. I. 1. előtt »C« vizsgát tettek részére):

a) Legnagyobb időtartam (min. 10 óra): (senki sem érte el).

b) Legnagyobb magasság (min. 1500 m): Szőnyi József 2212 m. (Movero, Budapest.)

c) Legnagyobb távolság (min. 100 km): Szilas (Stef) Tibor 254 km. (Cserkészrepülők, Budapest.)

II. Célrepülés szabadon választott céllal:

1. Tasnádi László, Szolnok—Miskolc 116 km.
2. Bollmann Béla, Szolnok—Debrecen, 114 km.
3. Tariska Ferenc, Szolnok—Debrecen, 114 km.

III. Célrepülés meghatározott célok elérésére:

1. Tasnádi László, Budapest—Szeged, 160 km.
2. Szokolay András, Budapest—Miskolc, 150 km.
3. Török Ödön, Budapest—Székesfehérvár, 63 km.

IV. Nemzeti rekordok megdöntése:

Magasság: Szőnyi József 2212 m (régi rekord 1840 m).

V. Az egyesületek összsporteredménye:

1. Műegyetemi Sportrepülő egyesület 3069.2 pont.
2. MÁV Testvériség S. E. 2542.6 pont.
3. Cserkészrepülők, Budapest 1830.2 pont.
4. Gamma Sportrepülő Egyesület, Budapest 829.2 pont.
5. MOVERO, Budapest 820.1 pont.

VI. Az év legeredményesebb vitorlázórepülői:

1. Tasnádi László 1578.7 pont (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület).
2. Tariska Ferenc 1256.1 pont (MÁV Testvériség S. E.).
3. Szokolay András 1251.2 pont (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület).
4. Bollmann Béla 1181.4 pont (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület).
5. Tardos Béla 829.2 pont (Gamma Sportrepülő Egyesület).

A FELSZÁLLÁSRÓL

Irta: SCHOLCZ GÉZA okl. gépészmérnök

A felszállóút megállapítása három esetben szükséges: *A)* repülőgéptervezésnél; *B)* repülőgépátvételnél; *C)* megváltozott külső körülmények esetén.

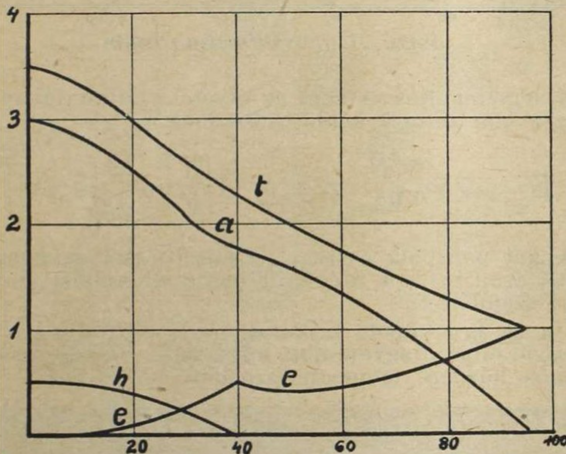
A) Tervezés.

Tervezésnél szükséges a felszállóút megállapítása, hogy a gép a szokásos repülőtereken használatba vehető-e.

Ennek meghatározása végett elővesszük a légcsavar-húzóerő-diagrammot, melyet a sebesség függvényében már a teljesítményszámítások idején megrajzoltunk.

Azonkívül megállapítjuk a gépre ható ellenállásokat. Ilyen kettő van, a gördülőellenállás H és a légellenállás E. Az előbbi kezdeti értékét a gépsúly százalékában szoktuk kifejezni: normálértéke mu = 0.05, azaz a vontatáshoz a gépsúly 5%-a szükséges. Ez az érték parabolikusan csökken a sebesség növekedésével (a négyzetesen növekvő felhajtóerő miatt) és nulla lesz az elvétel pillanatában. Eközben azonban a légellenállás a kezdeti zéró értékéről ugyancsak parabolikusan felnő arra az értékre, mely az elvétel pillanatában fellép.

Fejtegetéseinkben feltesszük, hogy a gáz beadásakor annyira emeljük fel a gép farkát, hogy az egy bizonyos előre kitűzött sebességnél magától hagyja el a földet. Ennek a sebességnek legkisebb értéke természetesen a lebegési sebesség, melyet ugyancsak meghatároztunk már a teljesítményszámítások idején.



1. ábra: Az eredő gyorsulás a sebesség függvényében.

A légellenállás értéke tetszőleges v_0 m/mp sebességnél:

$$E_{v0} = 75\,\eta_l \frac{N}{v_{max}}\, x^2 + \frac{\omega}{\pi} G \left[\frac{F}{b^2}\right] \frac{1}{\frac{\varrho}{2} v_0^2} \left[\xi - x^4\right]$$

ahol: N	LE	a motorteljesítmény;
η_l		a légcsavarhatásfok a legnagyobb vízszintes sebességnél;
v_{max}	m/mp	a gép legnagyobb vízszintes sebessége a felszállási állapot figyelembevételével (kieresztett futóval, féklappa számítva);
$x = \frac{v}{v_{max}}$		sebességi arány;
ω	kg/m	felületi terhelés;
G	kg	repülőgépsúly;
$(\frac{F}{b})$		oldalviszony;
ϱ	kg mp/m	levegő szabvány sűrűsége;
ξ	05—1	a párnahatás figyelmbevétele, mélyfedelű 0.5—0.6; magasfedelű 0.8—0.9.

A vonóerőt, gördülő és légellenállási erőket a gép tömegével osztva felrakjuk a sebesség függvényében.

$$t = \frac{T}{G} g \qquad h = \frac{H}{G} g \qquad e = \frac{E}{G} g$$

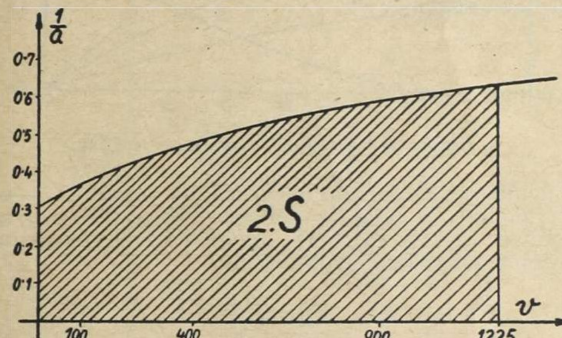
Az eredő gyorsulás: $a = (t - e - h)$

Ha az eredőgyorsulás reciprokát a sebességnégyzetek függvényében rajzoljuk fel, kapjuk a 2. ábrát.

Ennek a diagrammnak a v sebességig terjedő félterülete adja a felszállóút hosszát.

B) A felszállóút kísérleti megállapítása.

A felszállóút kísérleti megállapítása még a kb. szabvány légköri állapotok (760 Hg. mm légnyomás, 15 C° léghőmérséklet, 4 m/mp szélsebesség) esetén sem végezhető egyértelműleg. Az elvétel sebessége ugyanis a pilóta tetszésére van bízva és ez erősen befolyásolja az eredményt. A gyártócég pilótája mindenesetre a lebegési sebességet fogja választani, míg az átvevő, biztonsági okokból a nagyobb sebesség melletti elvétel módszerét fogja követni, mely természetesen nagyobb felszállóutat kíván.



2. ábra: A reciprok gyorsulás a sebességnégyzetek függvényében.

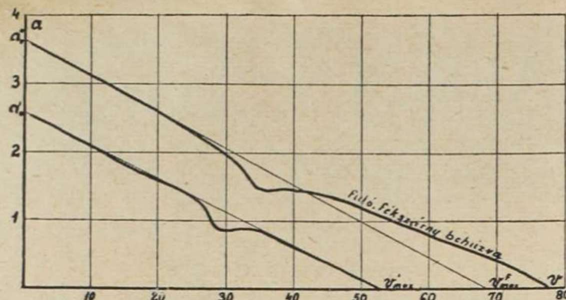
Célszerűbb ezért az úgynevezett biztos sebesség fogalmát bevezetni és ezt tisztázni berepüléssel. Biztos sebesség alatt azt a sebességet értjük, melynél már nem lépnek fel instabil jelenségek (autorotációk stb.), főleg olyanok nem, melyek ellensúlyozása ateséshez vezethet. Ez egy kevésbbé kényes érték — de a repülőtulajdonságok szempontjából nem kevésbbé fontos — és ennek meghatározásánál hamarabb juthatunk megegyezésre. (Rendszerint a legjobb emelkedősebesség határán van.)

Felszállóút alatt most már azt a távolságot értjük, mely befutása alatt (földön gurulás és közvetlen a földfeletti vízszintes repülés) a gép erre a biztos sebességre felgyorsul. Ennek meghatározása végett a föld elhagyása után nem hagyjuk emelkedni a gépet, hanem közvetlen a föld felett hagyjuk felgyorsulni. Közben felvesszük a hosszanti gyorsulást a sebesség függvényében.

Ez történhetik egy startfilmmel (kiértékelése kétszeres differenciálás útján), vagy gyorsulás-sebességíróval, vagy egy gyorsulás és egy sebességmérő egyidejű leolvasása alapján (a műszerek késéséről nem megfeledkezni!).

Amint látjuk, a gyorsulás jó közelítéssel egyenesnek vehető, melynek két jellegzetes pontja a kezdeti gyorsulás a_0 és a végsebesség végsebesség v max.

Ha behúzható futóművünk és fékszárnyunk van, a gyorsulás felszálló részének meghosszabbításával kimetszett v max értékét kell használnunk.

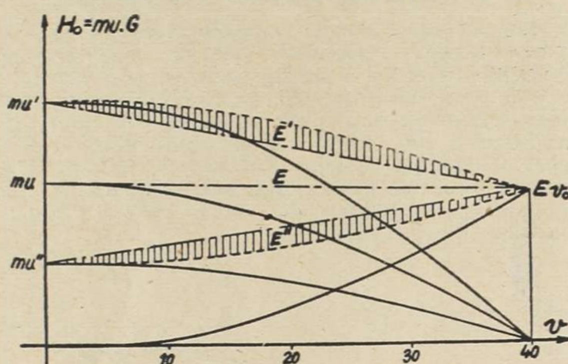


3. ábra: A hosszanti gyorsulás a sebesség függvényében.

Ezekkel az értékekkel és az aznapi légköri adatokkal a felszállóút:

$$S = \frac{v^2_{max}}{a_o}\left[-2\cdot 3\,\frac{v_{max} \pm u}{v_{max}}\,\log\,(1-x) - x\right]$$

ahol: u m/mp szélsebesség



4. ábra: Az ellenállások összegezése.

Emelkedni csak ezután kezdjünk emellett a v sebesség mellett, a még rendelkezésünkre álló gyorsulás mértékével a a_{v_0}-val. Az emelkedés egyenesvonalú, egyenletes sebességű, pályaszöge

$$Tg = \frac{a\,v_o}{g}$$

Az előírás szerinti 20 méteres akadály átrepüléséhez még szükséges út:

$$s = 20\,\frac{a v_o}{g}$$

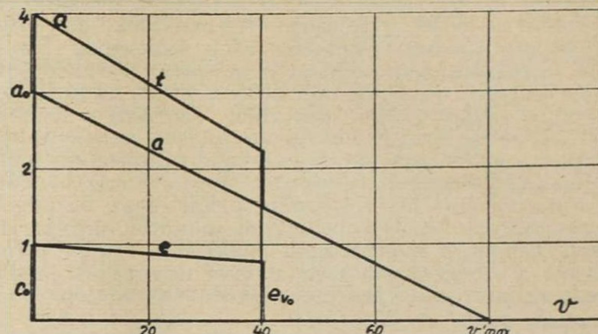
Ha a berepülés napján nem szabvány légköri viszonyok uralkodtak, a felvett adatokat át kell számolni az aznapi értékek alapján.

C) Megváltozott külső körülmények befolyása.

Másik ugyancsak fontos feladatunk a felszállóút átszámítása a szokástól eltérő körülmények esetére, mert ezzel a legsúlyosabb szerencsétlenséget kerülhetjük el. Ugyanis annak a kísérleti megállapításánál, hogy esetünkben a repülőtér elég hosszú lesz-e a felszállásra, a törést és rendszerint a halált is nem kerülhetjük el, ha az tényleg rövidnek bizonyul.

A külső tényezők a gyorsulást befolyásolják, azonban, hogy ezek hatásával tisztában lehessünk, az eredő gyorsulást szét kell választani tényezőire. A húzóerő meghatározása bonyolult mérőműszerek beépítését kívánná, ezért inkább az ellenállásokat fogjuk meghatározni.

A gördülőellenállás valóságos kezdeti értékét dinamometeres vontatással határozhatjuk meg.



5. ábra: A gyorsulásdiagramm.

A légellenállás értékét az elvétel pillanatában az egyszer már idézett képlet adja meg:

$$E_{v_o} = 75\eta_i \frac{N}{V_{max}} x^2 + \frac{\omega}{\pi} G\left[\frac{F}{b^2}\right] \frac{1}{\frac{\varrho}{2} v_o^2}\left[\xi - x^4\right]$$

A két parabola összege jó közelítéssel egyenesnek vehető, mint ezt a 4. ábra különböző ellenállási tényező esetén szemlélteti.

Ha az így kapott fajlagos eredő ellenállást a felvett gyorsulás diagrammba felvesszük, összegezéssel a fajlagos húzóerő is meghatározható. (5. ábra.)

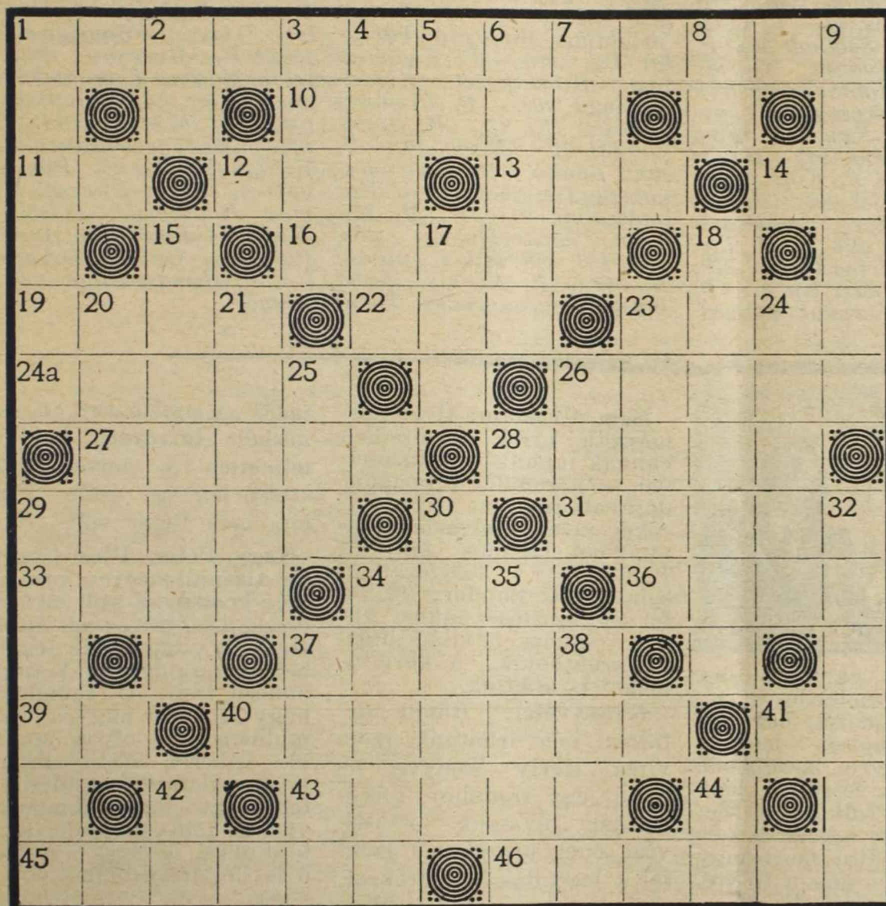


Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés a kiadóhivatalba küldendő: VIII., Üllői-út 12. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között a kiadóhivatalban vehetik át, a vidékieknek a díjukat postán küldjük el.

103-as keresztrejtvény.

Beküldte: Farkas Géza, Szombathely



Vízszintes: 1. Német repülőgépgyár. 10. Vitorlázógép. 11. Feltételes mód ragja. 12. Tisztítószermárka. 13. Budapesti Torna Club. 14. Kérdőnévmás. 16. Két ház között van (fel. ék.). 19. Két szó: szem, névmás; azonos betűk. 22. Német olaj. 23. Indián törzs. 24/a. .....marin (festék). 26. Német homlok. 27. Híres finn atléta. 28. Zalatna közepe. 29. Arábiai tartomány. 31. A-val repülésügyi szervezet. 33. Gárdonyi-regény címének fele. 34. Harcikocsi mássalhangzói. 36. D. Y. K. Ö. 37. ...: : tánc: 39. Utassy Tivadar. 40. Egy betű pótlásával finn éposz. 41. Kötőszó. 43. Fed. 45. A Balaton egyik nevezetessége. 46. A szakács segédei.

Függőleges: 1. Indián szellem. 2. Ásvány. 3. Neptunus közepe. 4. Vészjelzés. 5. Sipos Lajos. 6. Tépáz. 7. Történet mássalhangzói. 8. Idegen személyes névmás. 9. Messerschmitt 109. 15. Útfajta. 17. Ütlegel. 18. Rubik Ernő-konstruálta vitorlázógép. 20. Bolyongani, németül. 23. Állomáshely. 24. Ritka férfinév. 25. Kegyelem eleje. 26. Idegen személynévmás (vissza). 29. Német bombázógép. 30. Latin praepositio. 32. Gyakorló vitorlázógép. 34. Nem szabad. 35. Bagolyféle. 37. V. A. B. R. 38. Szorítógép. 42. Megy, idegen nyelven 44. Fordított tengerszem.

Megfejtésül beküldendő a vízszintes 1, 10, 29 és a 45 sorok és a függőleges 1, 20 és a 30 sorok.

*

A II. sz. típusrejtvény megfejtése: Caudron 714.

Díjat nyertek: Lenz János Bp. Szenteleky Géza, Bp. Rakovszky Mátyás Bp. Arató János, Ózd. Kereszthy Mária, Miskolc.

Díjakat adnak

Dreher-Haggenmacher Rt. 5 üveg Szt. Erzsébet-sört

Koestlin L. és Társa Rt. 2 doboz bonbont

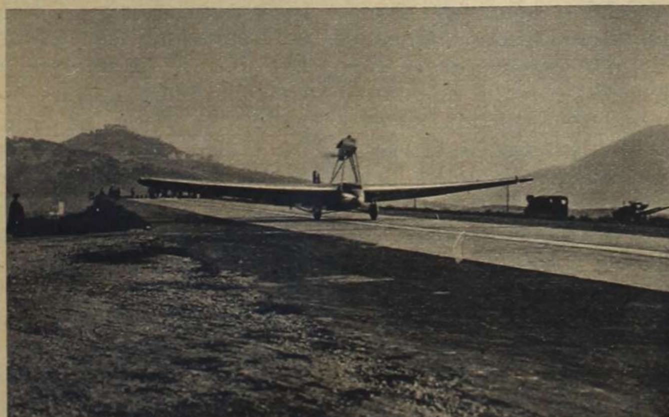
Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet

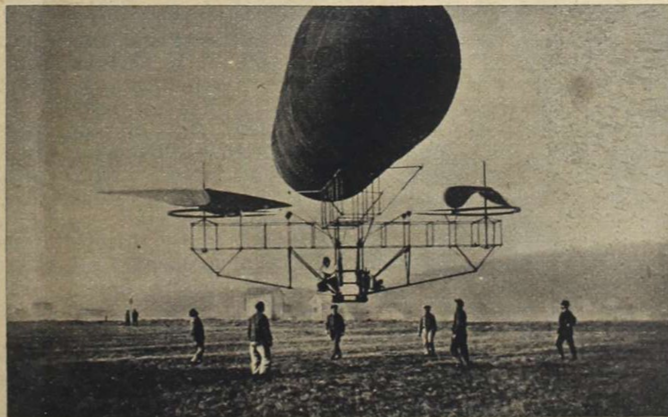
Fáth harisnyaüzlet 1 pár női harisnyát

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát

Sebesfi fotó (Krisztina-körút 61) fotócikkeket



101-es számú képrejtvény



102-es számú képrejtvény

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

Goldreich Ernő Huszt 20.— P, Csizmás Mihály Szolnok 74.31 P, Kristóf Tivadar Ebed 20.— P, Kocsis Vilmos Kaposvár 4.— P, Nagykőrös város pénztára által befizetve 4.20 P, Weissz László Léva 1.367.— P, Együd János Bp. 100.— P, Függetlenség útján beküldve 15.10 P, Keszthelyi Iparoskör 20.— P, Budapest székesfőváros adománya 50.000 P, Mikolay Károly Badacsonytomaj 10.— P, özv. Somogyi Gáborné Hajdunánás 6.— P, Simon Sándor Bp. 125.55 P, O. Törös Ilona Rákospalota 100.— P, O. Törös Jolán Rákospalota 50.— P, báró Chell Péter Kassa 6.22 P, özv. Pögényi Béláné Bp. 35.— P, Érsekujvár város 500.— P, M. kir. gépkocsivonat pótoszt. 2. szd. ujoncai Bpest 37.34 P, Hangya Szövetkezet Alsódabas 50.— P, Csizmás Mihály Szolnok 35.87 P, Németh Istvánné Vasvár 1.50 P, Salgótarján város 100.— P, Veresegyház község 200.— P, Komiszár Imre és Pál munkásai Dunaföldvár 14.14 P, Közs. Elöljáróság Szajol 100.— P, M. kir. VII./klgs. munkaszázad Hatvan 6.78 P, M. kir. gk. vonat pótoszt. I./1. kik. század I. szakasz Bp. 88.— P, M. kir. gk. vonat pótoszt. I./1. kik. század III. szakasz Bp. 86.— P, Csizmás Mihály Szolnok 15.— P, Aszódi ev. gimn. ifj. gyámintézete Aszód 10.— P, Elischer Rezső Bp. 2.— P, Sikeres István Gyula 10.— P, Gyürkei Antal és munkatársai Bp. 36.20 P, Párkány község 1000.— P, Dunaszentbenedek község 50.— P, Triesti Általános Biztosító Társulat Bp. 2000.— P, Fogyasztási Szövetkezet Kőhidgyarmat 100.— P, Rimóczy Jánosné Bp. 13.— P, Dunaszerdahely község 50.— P, 102. önálló vonatparancsnokság 132. kocsioszlop Szabadszállás 25.— P, M. kir. honv. gépkocsivonat pótoszt. I./1. kik. szd. I. szakasz Bp. 52.— P, M. kir. járási katonai parancsnoks. Tornalja 234.89 P, Községi Elöljáróság Pusztasomorja 100.— P, Csizmás Mihály Szolnok 10.28 P, Nihsim József Budapest 10.— P, vitéz Lengyel Ferenc Makó 5.— P, Magyaróvár 50.— pengő, Csengőd község 30.— pengő, Szombathelyi Tankerületi kir. Főigazgatóság 4017.76 P, Szombathelyi Tankerületi kir. Főigazgatóság 158.62 P, Mucsony Alberttelep, Magyar Komját, Tisztviselők és bányamunkások gyüjtése 106.87 P, Oláh Jánosné Medgyesbodzás 2.— P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 4.44 P, Kövesdi Vilmos Kecskemét 137.70 P, Kovács Jenő Bp, 1.— P, Porcsin Gyula Derecske 7.— P, Rimaszombat 1000.— pengő.



Regénypályázatunk eredményét jövő számunkban közöljük. A beküldött pályamunkák közül az »Apollonia«, a »Julius 22« és a »Törekvés 501« jeligés munkák szerzőjénekl címét tartalmazó borítékok hiányzanak. A pályázatok szerzőinek sürgős értesítését kérjük kettős borítékban. Ugyanekkor munkájuk címét is közöljék.

Olvasó 62: Mussolini először 1913-ban szállt gépre, 1915-ben egy Farman-gépen Cascina Costába repült. 1920-ban kezdett vezetőleckéket venni Caesare Redaelli-től. 1921 március elején egy felszállási kísérlet közben leállt a mótor és gépe 40 méter magasságból lezuhant, anélkül, hogy Mussolini vagy oktatója komolyabb sérülést szenvedtek volna.

Tanulni vágyó: A leszállás valóban külön művészet. A pilóta mindenekelőtt elveszi a gázt a mótortól és átmegy siklórepülésbe. Egyelőre emelkedésre állítja a kormányt, hogy a gép vízszintesen lebegve haladjon egyre lassúbbodó mozgással a leszálló hely felé. Sem túlkorán, sem túlkésőn nem szabad a kormányhoz nyúlni, mert vagy lezökken a gép a földre, vagy orra bukva éri el. — **Fogadás:** Mennél magasabban repül a gép, annál kisebb a levegő ellenállása, mert a levegő a magasban ritkább. — **K. Titusz.** Semmi hírt sem kaptunk. Miért nem ír. Várjuk sorait. — **Pályázó:** Azt mi sem tudjuk. A bírálóbizottság munkájába nem avatkozunk. Várja meg a döntést. — **Ajándék:** Csak azoknak küldjük el a töltőtollat és a csavaros ceruzát, akik azt néhány sorban kérik. Akciónkat már lezártuk és ajándékot csak azok az előfizetők kaphatnak, akik augusztus 20-ig beküldték előfizetési díjukat.

Nem olvastam: Ilyen természetű hírek ellentétben vannak lapunk célkitűzéseivel, — a repülés propagandájával. Így hát ilyen híreket nem is olvashat lapunkban, de más külföldi repülésügyi folyóiratban sem. — **K. Sándor:** Jöjjön fel szerkesztőségünkbe. Akkor részletes felvilágosítással szolgálunk. A kért címeket is átadjuk.

Könyvvétel: Rövid tartalmat nem írhatunk, mert vitéz Hefty könyve, — amint egy irodalmi folyóiratban olvassuk — bajvívó ének prózában, azokról a legendás bajnokokról, akik hetyke, mámoros ifjúságukban, a levegő szerelmeseként, könnyed magától-értetődőséggel áldozták életüket eszményükért. Úgy hisszük, ebből a mondatból mindent megértett. És ez a könyv legnagyobb értéke is. — **Tanács:** Névtelen levelekre nem válaszolunk. Különben is nem tanácsot kér, hanem aljas vádat kovácsol az intézmény ellen, ami minket háborít fel elsősorban. — **A pilóta:** Önnek van igaza. Valóban érthetetlen volt Dymi novellája, mert az utolsó sor a szedésből kimaradt. Így értelmetlen a novella. Az utolsó sor így szólt: A pilóta nem Péter volt.

Nagy Péter, Pécs Chrysler tizenkilencéves korában még kocsimosó volt, öt cent órádíjjal. 35 évvel utóbb mégis a világ egyik legelőkelőbb autógyárának tulajdonosa lett. Ő mondotta, hogy »az, aki nagyra viszi. mindenesetre olyan ember, aki lelkesen végzi munkáját és valamivel mindig többet tesz, mint amennyit várnak tőle.« Chrysler most halt meg. 65 éves korában. ő is dollármilliomos volt.

Vass J., Szombathely. Nagy tévedés. A rendszeres testgyakorlatokra óriási szüksége van a szervezetnek. Ezt már a franciák is elismerik, mert éppen most hallottuk, hogy az ottani iskolákban heti 11 órában fogják ezután a tornát tanítani.

Modelezők. Görögország légi ereje: 2 repülőhadosztály és 2 hydroplánosztály, összesen közel 300 géppel. Az elmult évben 622 tiszt és 2600 ember volt a légierőnél. A flotta tehát igen gyenge.



Szárnyról szárnyra

A magyaróvári »Avaria« sportrepülők alig egy éve dolgoznak *Pallos* Lajos mérnök, *Dienes* Lajos műselyemgyári tisztviselő és *Fekete* Lajos állami tanító, cserkészparancsnok vezetésével. A helybeli gimnázium tanulóinak lelkes csapatát rávezették a modelezésre, egész sereg modelt terveztek és építettek már.

Meg kell említeni, hogy amikor a győri Aero Club és az esztergomiak vitorlázó repülőtábora megnyilt, Magyaróvárról tizenkét növendéket küldhettek el. A szükséges anyagiak nagyrészét önkéntes adományokból teremtették elő. A Berchthold-uradalom vezetősége 300 pengőt adott, jelentős áldozatkészséggel segítették a fiúk útját a műselyemgyár vezetősége és Magyaróvár magisztrátusa. Az eredmény az első esztendőben számottevő: már tizennégy A-vizsgás fiú van Magyaróvárott.

Az Avaria két vitorlázó iskolarepülőgépet vár a Repülőalaptól, egy Tücsök építésébe belefogtak. Most a műselyemgyár ajánlott fel a fiúknak egy Tücsköt.

*

A repülés és a szülő:

A napokban beszélgettünk *Krompaszky* Endre pestszentlőrinci városi orvossal. Szóról-szóra ezt mondotta:

— Ma jött haza a kisebbik fiam Szentesről. Egy hónapig volt az ottani repülőtáborban. Olyan, mint a vas, megerősödött testben-lélekben. És már A-vizsgája van!... Én ugyan nem tudom micsoda, de valahány másodpercig kell repülnie az A-vizsgásnak... A fiam olyan nagyszerű dolgokat mond a repülésről és a tábor életéről, hogyha fiatalabb volnék, magam is nekikezdenék!

*

A *Magyar Filmiroda* rendelkezésére filmoperatőrök várták és filmezték a belgrádi repülőtéren a Kairóba tartó M 24-eseket. Hogyan hogyan nem: a filmtekercs valahogyan elkallódott, illetve olyan nagy késéssel érkezett Budapestre, hogy a gépek pilótái a már ismert kalandos, körülményes és sok időbe kerülő hazafelé tartó út után már — régen itthon voltak. A film elvesztette aktualitását, de a Filmiroda eltette a belgrádi tekercset a magyar sportrepülésről eddig készített felvételei »múzeumába«. Természetesen idők multán majd levetítik visszaemlékezésül.

Film után a *rádió* következik:

A magyar rádió valóban dicséretreméltó változatossággal öleli fel a magyar élet minden megnyilvánulását. Egyesegyedül a magyar repüléssel nem foglalkozik. Néha-néha ötletszerűen mikrofón elé hoz egy-két interjút. Mostani Balaton-sorozata ötletes, élénk, — de mennyivel szebb és érdekesebb műsorszámot lehetne közvetíteni a magyar sportrepülésről. A vízipólómérkőzéseket, futballmeccseket, boxviadalokat közvetítik, a repülőeseményeket — nem. Pedig a sportrepülők tábora sokkal nagyobb, mint a pólózóké, boxolóké együttvéve. A *vitorlázórepülés immár nemzeti sporttá lesz Magyarországon...*

*

Levelet kaptunk Ujdombóvárról:

— Igen tisztelt Szerkesztőség! Régi olvasója vagyok a »*Magyar Szárnyak*«-nak, régi barátság sugallta, hogy írjam meg a következő kedves esetet:

— A napokban a reggeli gyorssal utaztam haza Ujdombóvárra. A vasúti fülkében fiatal pár utazott velem: szemmelláthatóan nászutasok. Bűbájosak voltak, különösen az újsütetű menyasszonyka. A magyar leányok sokat sportoló, főleg úszó, strandoló, evező típusából való volt: haja napszítta lenszőke, bőre napégette sportbarna. Mindenféle szerelmes bohóságot mondtak egymásnak. Egyszercsak a menyecske álmodozva így szól: ,

— Te, aranyoskám, amint hazaérünk, megkezdjük a takarékoskodást!

— Bizonyosan autót szeretnél?

— A, dehogy! Tudod, kislánykorom óta mindig az volt a vágyam: utazni, utazni!... Most azért spórolunk majd, hogy legalább egyszer — repülőgéppel utazhassunk. Ha máshova nem futja: Pestről Kassára!... Tudod: nem szeretnék meghalni anélkül, hogy *ne repültem volna!*

*

Ha már a felvidéki repülőjáratról esik szó, elmondjuk, hogy változatlanul »telt ház« van a Focke-Wulfokon. A budapest—ungvári repülőút legszorgalmasabb utasa maga báró *Perényi* Zsigmond, Kárpátalja kormánybiztosa.

(—)

Felelős szerkesztő és kiadó:

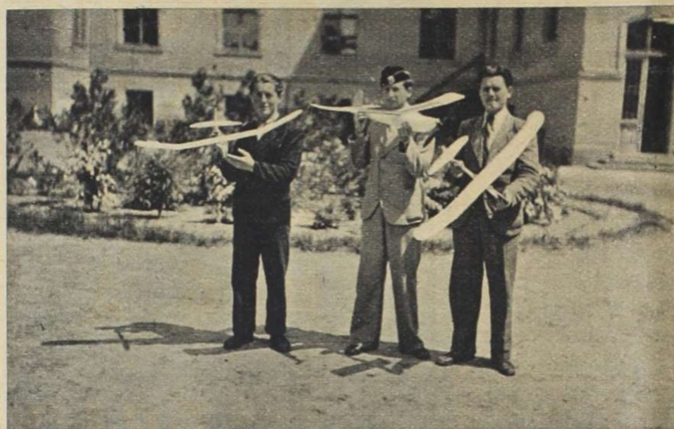
JÁNOSY ISTVÁN.

A Magyar Szárnyak megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



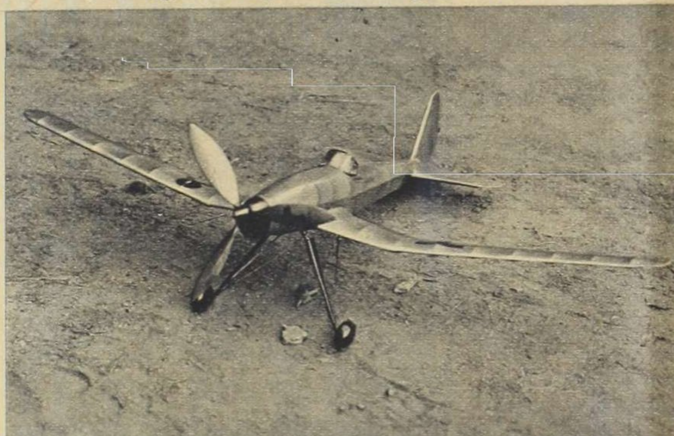
MODELEZŐK MUNKÁBAN



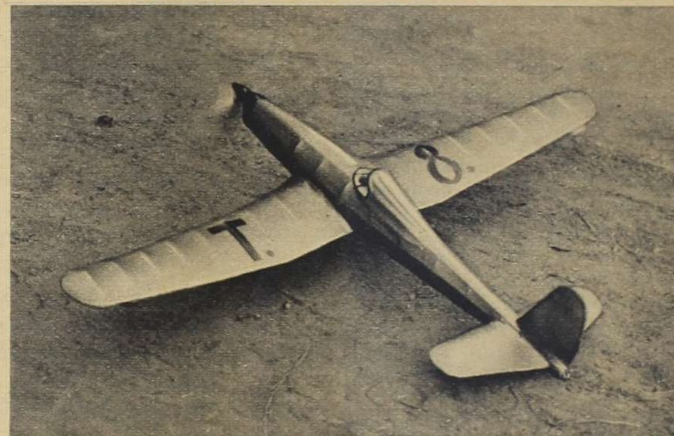
A leglelkesebb modelező gárda Pápán



Mészáros Ferenc motoros gépe



Tóth Béla »zuhanóbombázója« (Pécs)



Tóth B. gépe felülről nézve

REPÜLŐMODEL REKORDOK

GUMIMOTOROS REPÜLŐ-MODELEK

Időtartam (Nagybritannia).
Capland R. G. B. 3. típ. rep. model. Ljubljana 1938 júl. 24. (33 p. 09 mp.)

Távolság egyenes vonalban (Franciaország).
Blanchet, Blanchet típ, repülőmodel, Beynes—Thivervaltól a Mureaux mellett fekvő Comtesse pusztáig 1938 július 14. (15.500 km.)

Sebesség 50 m bázis felett (Szovjetoroszország). *Vorontzov, Vsevolod,* Vorontzov típ. repülőmodel. Sopranvo, Moszkva körzet, 1939 július 23. (101.250 km/ó.)

REPÜLŐMODELEK MECHANIKAI MOTORRAL

Földről való start.

Időtartam (Szovjetoroszország).
Boykov V., Boykov V. típ. rep. model, AMM—1 típ. motorral. Oufa 1939 május 15. (1 ó. 51 p., 40 mp.)

Távolság egyenes vonalban (Szovjetoroszország). *Vorobiov,* Vorobiov típ. repülőmodel, M 3—7 tóp. motorral. Zurine M. konstrukciója, Ismaylovótól. Moszkva). Afaninóba, 1939 április 24. (135.410 kilométer.)

GUMIMOTOROS VIZI REPÜLŐ-MODELEK

Időtartam (Olaszország).
Pelegi Guilio, »Rondine« típ. vízi repülőmodel, Genova—Cornigliano 1939 október 15. (1 p 30.5 mp.)

Távolság (Olaszország).
Pelegi Guilio, »Rondine« típ. vízi repülőmodel. Genova, 1938 június 6. (0.723 kilométer.)

Sebesség 50 m bázis felett (Szovjet-Oroszország).
Yalychev Aline, Yalychev típusú vízi repülőmodel. Finn-öbölben, Leningrád mellett 1939 július 23. (55.835 km/ó.)



A titkos parancs

(A B. 13-AS HAZATÉR) I. STEPHEN FANTASZTIKUS REGÉNYE.

(8)

*

A *Magyar Távirati Hiradó* este 10 órakor jelenti: Az ellenség valamennyi repülőterét bombáztuk és azokat lángbaborítottuk. Számtalan gépet megsemmisítettünk a földön. A lelőtt gépek száma, este 9 óráig beérkezett jelentések szerint, kétszázra tehető. Bombázóink bámulatos teljesítménye várakozáson felüli. Az ellenség minden oldalon fejvesztetten menekül. A rend az egész ország belsejében felbomlott. Páncélos alakulataink gyors ütemben haladnak az ország szíve felé. A főváros elfoglalása csak órák kérdése.

És néhány perc mulva már új hírt rezegtek az éterhullámok:

A *Magyar Távirati Hiradó* jelentése: Az ellenség rádión megkereste a magyar főparancsnokságot. Fegyverszünetet kér...

Éjféli találkozó.

Fáradtan ül Telegdi százados magánlakásának íróasztala előtt. Jobbkarjával rátámaszkodik az asztal lapjára. Nehéz, mély lélegzete lassan emeli a mellkasát.

Alig tudott elszabadulni kötelessége mellől. Az utolsó 24 órát mégis magának szánta. A munka oroszlánrésze már mögötte volt. Nem tudták nélkülözni, hiszen körültekintő, gondos szolgálatát és borotvaéles eszét fokozottabban vették igénybe. Mindenütt ott volt, ahol találékonyságra, fortélyra és erélyre volt szükség. Ő nemcsak szellemileg, de fizikailag is valóban kifáradt.

Fejében zúgott, zakatolt a félmúlt és a régmúlt. Belemerült gondolataiba, amelyek nem válogattak sem időben, sem térben. Aztán nagyhirtelen a jelenre ébredt. Ugyanolyan gyors mozdulattal felkelt az asztaltól és a falbaépített kicsiny szekrényke ajtaját felnyitotta.

Ide rejtette rövidhullámú adó- és vevőkészülékét, amelyet akkor használt, ha kényszerű otthonmaradása alatt is feletteseivel vagy beosztottaival akart érintkezni.

Kapcsolt. Aztán felvette a hallgatókat és halkan beszélni kezdett:

Halló!... Halló!... B 13 keresi HF 1-et... Halló-halló!... B 13 keresi... B 13 keresi... HF 1-et... HF 1-et... Halló! HF 1... Halló-halló!... Figyelem... HF 1... HF 1...

Hosszú ismétlések után végre megszólalt egy mély bariton hang:

— Halló-halló!... Itt HF 1... Halló! HF 1.

— Itt B 13. Mi ujság?

— Változatlanul semmi különös. A tárgyalások folynak. Szolgálatunkat parancs szerint teljesítjük...

— Holnap jelentkezem a megállapított időben. Kérem, jelentse.

— ...Köszönöm, végeztem.

Alig kapcsolta ki a HF 1-et, halk hangon állomásának polgári hívójelét hallotta. Női hang ismételte szakadatlanul:

— QuP 1-et hívja LUW 4... Halló-halló!... QuP 1-et hívja LUW 4... Halló-halló!... Figyelem!...

Nagyot dobbant Telegdi szíve. Nemrég tett ígérete jutott eszébe. Az ellenséges földről való bravúros menekülése előtt ugyanis ígéretet tett az ottani légierők főnöke leányának, Ágnesnak, hogy soha nem feledkezik meg róla, bárhova is viszi a sors. És most az éteren keresztül ugyanaz jelentkezik. Hívja, várja, — talán segítségre szorul? Csak nincs valami baja? Talán veszélyben van?

Hirtelen mozdulattal megigazította fején a hallgatót és a halk hangot gyors elhatározással erősíti. Aztán adásra kapcsol és egy árnyalattal halkabban csendül reszkető hangja:

— Halló! Itt QuP 1... Halló-halló!... Ágnes, maga van az adónál? Talán baj van?...

— Igen-igen! No, csakhogy megtaláltam. Három napja csaknem szakadatlanul hívom. Éjjel és nappal... most sikerült!... Sürgősen kellene magával beszélnem. Itt tűrhetetlen állapotok vannak. Apám lemondott állásáról és nagy veszélyben vagyunk... Csak órák kérdése, hogy a forradalom kitör. Isten irgalmazzon akkor...

— Egy pillanatig várjon, szívem, azonnal választ adok. Segíteni szeretnék...

Gyorsan átment a másik szobába, ahonnan halk telefonbeszéd szűrődött ki. Kisvártatva azonban újra visszatért.

— Halló! Ágnes?

— Igen. Tessék...

— Emlékszik-e a benesti repülőtér melletti kis tisztásra?

— Igen, hogyne.

— Most 12 óra 5 perc van éjfél után. Csomagoljanak össze és legyenek édesapjával együtt 3 óra 30 perckor... Figyeljen! 3 óra 30 perckor ott a kis tisztáson. Maguk után jövök... Egyet azonban ne felejtsen, hogy a béketárgyalások befejezéséig édesapja hadifogoly. Arról majd gondoskodom, hogy rangjának kijáró bánásmódban részesüljön... De majd a részletekről a gépen. Ha édesapjának nincs kifogása, jöjjön.

— Jöjjön csak minél hamarabb... Minden feltételt elfogadunk...

*

Sárguló avar vonta be a szemhatárt. Az ősz megcsókolta a hervadó természetet. Az elmúlás mintha belefordult volna az enyészetbe.

Csak a ligeti kápolna előtt volt mozgalmas az élet. Bent a jáki kápolna félhomályában apró gyertyák égtek. Aztán nagyhirtelen gépkocsik fékeztek a kápolna bejáratánál. Bent felbúgott az orgona, felgyúltak a csillárok és ebben a hozsannás, tündéri fényben lépett az ifjú pár, Ágnes és Telegdi százados.

Kettőjük boldogságába az egész ország szíve dobbant.

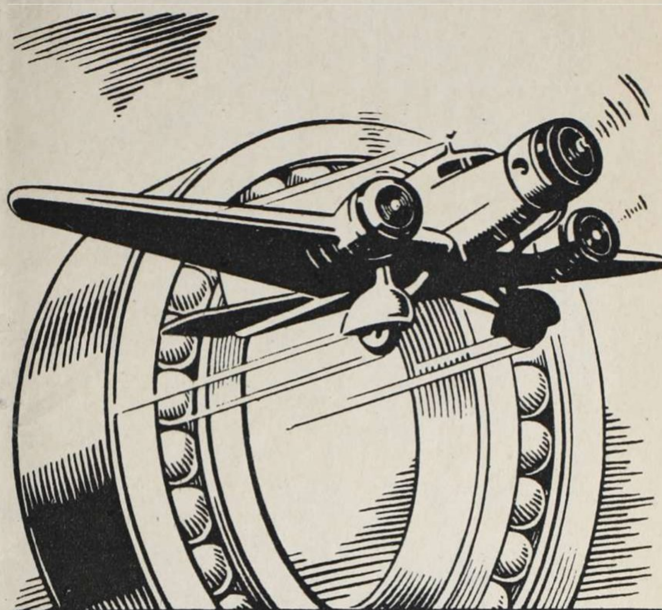
Igy virradt a szenvedések esztendői után szebb jövő a magyarra!

Vége.

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS NYOMDAVEZETŐ: KÁRPÁTI ANTAL.



FAG
GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155.



SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST, IX. ÜLLŐI-ÚT 55.
TELEFON: 146-440 · SÜRGÖNYCIM: ESKAEF BUDAPEST





MAGASNYOMÁSÚ LÉGSŰRÍTŐK
KOMPRESSZOROK
HŰTŐBERENDEZÉSEK
VÁKUMSZIVATTYÚK
FOGASKEREKEK

DRABEK FERENC

OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK GÉPGYÁRA

BUDAPEST, VIII., BÓKAY JÁNOS-U. 8

TELEFON: 138-882 — 138-883



ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS NYOMDAVEZETŐ: KÁRPÁTI ANTAL.